



ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Rui Jorge Faria Pinheiro

A Aviação Naval nos Anais do Clube Militar Naval

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais,
na especialidade de Marinha





ESCOLA NAVAL

talantõe biẽ-faire



Rui Jorge Faria Pinheiro

A Aviação Naval nos Anais do Clube Militar Naval

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha

Orientação de: Capitão-de-mar-e-guerra António José Duarte Costa Canas

O Aluno Mestrando

ASPOF Faria Pinheiro

O Orientador

CMG Costa Canas

Epígrafe

Life has taught me to say goodbye to people I love, without removing them
from my heart."
Charles Chaplin

Dedicatória

Dedico esta dissertação em primeiro lugar aos meus pais, desde cedo fizeram-me perceber que o sucesso é fruto de trabalho árduo. Este é um trabalho meu e que de certa forma também vosso, nas minhas realizações vejo sempre o fruto do vosso empenho e dedicação durante as duas últimas décadas.

À Filipa, porque antes de seguir em frente olhei sempre para cima.

À Jéssica, a caminhada foi longa... mas é sempre mais fácil quando alguém nos agarra a mão.

Aos meus amigos, porque nem só de amor e trabalho vive o Homem.

Agradecimentos

Um profundo obrigado ao Sr. Comandante Costa Canas. Não há nada melhor do que trabalhar naquilo que gostamos, além de toda a dedicação e esforço como Orientador desta dissertação, o Sr. Comandante sempre alimentou o meu gosto e interesse pelo tema e fez com que a elaboração desta dissertação fosse muito mais aliciante do que alguma vez imaginei.

Ao Sr. Comandante Batista Cabral, pela total disponibilidade e apoio concedido mesmo quando esta dissertação não passava de um plano.

Ao Clube Militar Naval gostava em primeiro lugar de agradecer pela sua existência. O Clube são os sócios, o apoio e as facilidades que me conceberam são a prova que o Clube vive por nós e para nós. Espero que esta dissertação contribua de alguma forma para enaltecer a importância do Clube e dos *Anais* não só para a Marinha, mas também para a sociedade.

Por último gostava de agradecer à Câmara de Oficiais do N.R.P. Tejo, que durante todo o meu estágio de embarque apoiou e demonstrou total consideração perante este projeto.

Resumo

Nesta dissertação a Aviação Naval da Marinha Portuguesa é vista a partir dos *Anais do Clube Militar Naval*. Para que se possa estudar e compreender os factos apresentados torna-se necessário, antes de mais, ter uma ideia clara da temática, o que só é possível através de um forte enquadramento. Numa primeira fase foram analisadas algumas das principais obras relacionadas com o tema, assim como aquelas que, de alguma forma, ajudam a compreender algumas das questões mais debatidas. Foram então seleccionados alguns dos principais marcos da História da Aviação, da Aviação Militar Portuguesa e da Aviação Naval Portuguesa e explicados os mais famosos e mais discutidos. Encontra-se assim apresentada a Aviação Naval fora dos *Anais do Clube Militar Naval*, mas para completar este enquadramento torna-se necessário conhecer a Aviação Naval fora da Marinha Portuguesa. Este tema, porém, pode ser analisado a partir do periódico em estudo. Na análise dos *Anais do Clube Militar Naval* foram encontrados os principais temas, períodos, autores e motivações de escrita, o que permitiu estabelecer uma relação entre o que foi escrito e os acontecimentos mais marcantes e concluir a forma como na publicação foi abordada a Aviação Naval, até o seu último homem regressar à "casa mãe". Os *Anais do Clube Militar Naval* tiveram um papel muito importante no registo histórico de alguns dos mais importantes feitos da Aviação Naval, sublinha-se alguns porque muitos dos importantes feitos foram ignorados até ao início da sua extinção, ao longo desta dissertação tal será evidenciado.

Palavras Chave

Aviação Naval, Anais do Clube Militar Naval, Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul e Extinção da Aviação Naval.

Abstract

In this dissertation the naval aviation in *Portuguese Navy* is seen from the *Anais do Clube Militar*. In order to study and understand the facts presented, it is necessary, first of all, to have a clear idea of the subject matter, which is only possible through a strong framework. In a first phase we analyzed some of the main works related to the theme, as well as those that, in some way, help to understand some of the most debated issues. Some of the main milestones of Aviation History, Portuguese Military Aviation and Portuguese Naval Aviation were selected and the most famous and most discussed were explained. This is how Naval Aviation is presented outside the *Anais do Clube Militar Naval*, but to complete this framework it becomes necessary to know the Naval Aviation outside the Portuguese Navy. This theme, however, can be analyzed from that time's newspapers. In the analysis of the *Anais do Clube Militar Naval* were found the main themes, periods, authors and motivations of writing, which allowed to establish a relation between what was written and the most important events and to conclude the way in the publication was approached Naval Aviation, until his last man returns to the "mother house". The *Anais do Clube Militar Naval* played a very important role as a historical register of some of the most important achievements of Naval Aviation, it is underlined "some" because many of the important feats were ignored until the beginning of its extinction, throughout this dissertation this will be evidenced.

Key words

Naval Aviation, Anais do Clube Militar Naval, First South Atlantic Air Crossing and Extinction

Índice

Epígrafe.....	III
Dedicatória	V
Agradecimentos	VII
Resumo	IX
Palavras Chave	IX
Abstract	X
Key words	X
Índice	XI
Lista de Abreviaturas, siglas e acrónimos	XIII
Introdução	1
Objetivos da Investigação	1
Estrutura da Investigação.....	1
1. Revisão de Literatura	3
1.1. <i>Quando a Marinha Tinha Asas...</i> - Viriato Tadeu.....	4
1.2. <i>Aviação Naval. Evocação do 50º Aniversário da sua extinção</i> - Almirante Rogério d'Oliveira	11
1.3. <i>A Extinção da Aviação Naval. Breve historial de uma vida curta com final polémico</i> - Comandante Silva Soares.....	11
1.4. <i>De 2º Tenente de Marinha a Tenente Coronel da Força Aérea</i> - Major General Costa Bastos.....	12
1.5. <i>História Breve da Aviação Portuguesa</i> - Mário Costa Pinto.....	13
1.6. <i>Em Defesa de uma Política Naval</i> - Maurício de Oliveira	15
1.7. <i>História da Força Aérea Portuguesa</i> - Coronel Edgar Cardoso.....	16
1.8. <i>Sacadura Cabral. Homem e Aviador</i> - Coronel Pinheiro Corrêa.....	19
1.9. <i>Evocação de Sacadura Cabral</i> - Viriato Tadeu	20
1.10. <i>Gago Coutinho. O Último Grande Aventureiro Português</i> - Rui Costa Pinto.....	21
1.11. <i>Aviação Naval</i> - Trindade dos Santos.....	21
1.12. <i>100 Anos da Aviação Naval. Das Origens ao Começo</i> - Capitão-de-fragata Hugo Batista Cabral	22
1.13. <i>Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea de Portugal</i> - Coronel Alves de Fraga	24
2. Breve História da Aviação Naval Portuguesa.....	27
2.1. A conquista da terceira dimensão	27
2.2. Dirigibilidade.....	28
2.3. Quem voou primeiro?.....	29
2.4. A aviação em Portugal e o nascimento da Aviação Militar.....	34
2.5. Aviação Naval Portuguesa.....	37
2.6. Em Síntese.....	41

2.7.	Sacadura Cabral.....	42
2.8.	Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul	44
3.	Aviação Naval nos <i>Anais</i> do Clube Militar Naval	49
3.1.	Crônicas de Aviação.....	55
3.1.1.	Ortins Bettencourt, Namorado Júnior e Pinto da Costa (1927-1933)	55
3.1.2.	“Crônica de Aviação”, Gago Coutinho	66
3.1.3.	“Crônica de Aviação”, Costa Gomes, anônimo, T.S. e Ortins Bettencourt (1945 a 1951) ..	66
3.1.4.	“Crônica de Aviação”, Esteves Brinca e Salgueiro Rego	69
3.2.	Aviação em Geral	71
3.3.	Possibilidades de Aeronáutica Militar	75
3.4.	Viagens	81
3.5.	Morte de Sacadura Cabral.....	84
3.6.	Navegação Aérea.....	86
3.7.	Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul	89
3.8.	Aviação Naval.....	97
4.	Extinção da Aviação Naval.....	109
4.1.	A última palavra de Ortins Bettencourt em 1951	110
4.2.	O ano decisivo - 1952.....	111
4.2.1.	Um debate na Assembleia Nacional.....	111
4.2.2.	Início do conflito na comunicação social.....	112
4.2.3.	A Proposta de Lei nº186 e a justificação de Santos Costa.....	113
4.2.4.	Mais artigos na comunicação social	115
4.2.5.	Os "técnicos" defendiam a Marinha - Parecer nº 27 da Câmara Corporativa.....	115
4.2.6.	De volta à comunicação social.....	118
4.2.7.	Textos entregues aos deputados da Assembleia Nacional.....	121
4.2.8.	O fim da Aviação Naval - Discussão final e aprovação da PL nº 186	122
4.2.9.	Artigos na comunicação social depois de aprovada a unificação.....	128
4.3.	A insistência de Correia Pereira 1959	131
4.4.	Novas perspectivas - 1960	132
4.5.	Resumo.....	132
4.6.	Questões de investigação	134
	Conclusão.....	137
	Análise quantitativa	137
	Análise qualitativa.....	137
	Principais Autores e as suas motivações.....	137
	Revisão de Literatura e <i>ACMN</i>	138
	Bibliografia.....	141

Lista de Abreviaturas, siglas e acrónimos

ACMN - Anais do Clube Militar Naval

CMN - Clube Militar Naval

CAN - Centro de Aviação Naval

DL - Decreto Lei

ECN- Engenheiro Construtor Naval

EMQ - Engenheiro Maquinista Naval

EUA - Estados Unidos da América

FBA - Franco-British Aviation

OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte

PL - Proposta de Lei

RAF - Royal Air Force

USA- United States of America

USNIP - United States Naval Institute Proceedings

Introdução

No início do século XX foram realizados, com sucesso, os primeiros voos da História. Tal como aconteceu com a aerostação, o emprego militar da aviação não tardou a surgir em Portugal e pouco depois da Implantação da República já se começava a pensar equipar o Exército com aviões. Com a criação da Aviação Militar e o início da Grande Guerra reuniram-se as condições favoráveis à criação da Aviação Naval. O esforço de Sacadura Cabral em trazer esta realidade para a Marinha e a influência dos franceses movidos pela necessidade de combater os submersíveis alemães na costa portuguesa fizeram com que a 28 de setembro de 1917 fosse criado na Armada o "Serviço e Escola de Aviação da Armada".

Os sócios do Clube Militar Naval não ficaram indiferentes a nenhum destes acontecimentos e ao longo do tempo foram expondo as suas ideias e opiniões acerca desta temática nos *Anais* do Clube.

Objetivos da Investigação

Muita da informação relativa a este serviço da Armada encontra-se espalhada pelas diferentes fontes bibliográficas que serão analisadas, o que se pretende com esta dissertação não é historiar a Aviação Naval, mas sim perceber e investigar o modo como foi abordada nos *Anais do Clube Militar Naval*. Para isso torna-se necessário em primeiro lugar rever aquelas que são as mais completas obras acerca da temática e tomar conhecimento dos estudos e investigações que já foram feitos em torno do tema. É também necessário fazer um enquadramento da temática e esclarecer algumas discussões e ambiguidades que lhe estão associadas.

Estrutura da Investigação

No primeiro capítulo serão revistas algumas das principais obras ligadas à Aviação Naval e aos temas que estão diretamente relacionados tais como a Aviação em Portugal e a Aviação Militar Portuguesa, procurar-se-á nesta fase conhecer o trabalho que já foi desenvolvido em torno das temáticas acima referidas e avaliar de forma crítica este mesmo trabalho. Será feita uma análise seletiva tendo sempre em conta algumas características dos seus autores que possam levar à subjetividade na escrita e na exposição de ideias no seu trabalho. Esta análise seletiva visa recolher informação para redigir o capítulo seguinte e para poder confrontá-la com a que será analisada no último capítulo.

No segundo capítulo procurar-se-á fazer um breve resumo da história da Aviação Naval. Para tal serão abordados, sempre que possível, de forma cronológica, um conjunto de factos históricos que vão desde as primeiras aspirações de voo e ascensão na atmosfera por parte do Homem até ao término da Aviação Naval como serviço da Armada Portuguesa. À medida que este capítulo for convergindo para a aviação em Portugal e na Marinha será feito o devido enquadramento com outros aspetos económicos, políticos e sociais que permitirão compreender melhor a razão de alguns dos acontecimentos. Em paralelo e na devida altura tentar-se-á explicar o porquê das divergências de opinião na comunidade internacional quando se procura saber qual foi o primeiro voo realizado com sucesso no mundo. Por fim surge uma pequena síntese que procura criar uma visão menos temporal e mais generalizada da Aviação Naval e serão abordados alguns dos seus principais marcos como foi o caso de Sacadura Cabral e da Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul.

No terceiro capítulo serão finalmente abordados os *Anais*. Aqui procurar-se-á perceber de que forma o tema foi abordado e tratado neste periódico e procurar-se-á tirar conclusões relativamente às opiniões e contributos dos oficiais da Armada nesta época. Para tal será feita uma primeira seleção de entre os *Anais* na qual serão selecionados todos os textos relacionados com o tema central. De seguida procurar-se-á dividir estes textos consoante as temáticas que abordam por forma a organizar a análise que será posteriormente feita. Tal permitirá identificar os principais períodos de escrita acerca de aviação nos *Anais* e relacioná-los com os principais acontecimentos na Aviação Naval e no país. Será também de todo o interesse relacionar esta informação com a que está contida na *Revisão de Literatura* por forma a perceber qual foi o papel dos *Anais* na abordagem do tema. Tal como no primeiro capítulo também neste será importante estudar os autores e compreender de que forma é que os seus textos estavam relacionados com a sua situação.

No último capítulo será dada ênfase a uma das mais polémicas e ambíguas questões ligadas à Aviação Naval. A sua extinção será vista a partir dos *Anais* numa primeira fase e depois correlacionada com a Revisão de Literatura por forma a perceber melhor algumas opiniões e motivações dos autores assim como o papel deste periódico para o estudo do término da Aviação Naval na Marinha.

Esta dissertação excede a dimensão recomendada nas normas em vigor na Escola Naval para a elaboração de teses. Tal aconteceu devido à elevada quantidade de informação disponível nos ACMN referente ao tema central da tese, a Aviação Naval, assim como ao interesse e riqueza dessa mesma informação.

1. Revisão de Literatura

Este capítulo tem como principal objetivo perceber quais os principais trabalhos e investigações realizados até ao momento e recolher os dados necessários para o enquadramento da temática. No entanto, existe também uma outra tarefa de elevada importância. Para que se possa estudar a "Aviação Naval nos *Anais do Clube Militar Naval*" há dois tópicos que serão tidos em conta, o primeiro é a Aviação Naval portuguesa fora dos *Anais do Clube Militar Naval (ACMN)*¹, nomeadamente em livros, artigos publicados em periódicos (como é o caso da *Revista da Armada*) e legislação relacionada, procura-se com isto obter uma visão tão objetiva quanto possível da temática. Através desta primeira análise, que será feita ao longo deste capítulo, nas diferentes obras serão procuradas as diferenças não só entre opiniões como também na forma de abordagem. Procurar-se-á perceber se a opinião dos oficiais da Armada é diferente da dos oficiais do Exército e se dentro da primeira existem ainda opiniões muito distintas.

O outro tópico que apoiará este estudo é o da Aviação Naval fora da Marinha Portuguesa, isto é, em outras marinhas. Para que se possa perceber a Aviação Naval em Portugal é necessário ter noção do contexto internacional e só assim fazer as devidas comparações e retirar as devidas conclusões. Para tal realço o livro *Quando a marinha tinha asas...*² onde se distinguem as políticas adotadas pela Inglaterra, Estados Unidos da América, Alemanha e França e as consequências que trouxeram para a sua atuação na Segunda Guerra Mundial. Embora o Engenheiro Viriato Tadeu³, como oficial da Armada, tenha prestado serviço na Aviação Naval, à parte das suas críticas é de todo o interesse analisar os factos que evoca visto ser atualmente a obra mais completa acerca da História da Aviação Naval.

¹ Clube Militar Naval, *Clube Militar Naval-150 Anos*, Lisboa, Clube Militar Naval, 2016. Os *ACMN*, (1870-atualidade) são um periódico no qual os seus sócios, oficiais de marinha, podem expressar as suas preocupações (em relação à Marinha) assim como ideias de resolução para as mesmas.

² Viriato Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984, pp. 50 a 58. Daqui em diante será referenciado na sua forma abreviada: *Quando a marinha tinha asas...*

³ Viriato Augusto Tadeu nasceu na Castanheira do Ribatejo onde desde criança desenvolveu o gosto pela aviação. Ingressou na Escola Naval em 1932 na classe de Engenheiros Maquinistas Navais e em 1935 embarcou no Aviso *Afonso de Albuquerque* (primeiro em Portugal com a capacidade de ter um hidroavião embarcado), onde esteve próximo de pilotos e hidroaviões. De seguida fez ainda uma comissão em África com funções ligadas diretamente à aviação, quando voltou desta comissão ingressou na Aviação Naval como Engenheiro durante 10 anos até que esta foi extinta e decidiu voltar para a Armada ao invés de transitar para a Força Aérea. Num almoço de convívio de pessoal da antiga Aviação Naval nasceu a ideia de historiá-la e Viriato Tadeu logo se voluntariou. Em 1983 reformou-se no posto de Capitão-de-fragata.

1.1. *Quando a Marinha Tinha Asas...* - Viriato Tadeu

Em 1984, o engenheiro Viriato Tadeu publicou a obra *Quando a Marinha Tinha Asas...*, embora tenha escolhido como subtítulo *Anotações para a História da Aviação Naval Portuguesa*, na apresentação da obra o Almirante Francisco Ferrer Caeiro⁴ acusa-o de "genuína modéstia" acrescentando que "A obra é muito mais do que isso, como veremos."⁵.

No prefácio desta obra o Almirante Armando Roboredo faz referência à insatisfação do Almirante Erich Raeder⁶ quando o Marechal Goering⁷ integrou as suas esquadrilhas aeronavais na Luftwaffe⁸ em plena Segunda Guerra Mundial⁹. Pela análise desta ideia surge a questão: Estará o prefaciador a evocar apenas uma lição aprendida neste conflito ou estará ele a associar esta decisão à derrota da Alemanha na Segunda Guerra Mundial apoiando assim uma política aeronaval? Numa fase mais avançada da obra o autor do livro recorda que do lado dos Aliados esta questão também se levantou pelos ingleses, americanos e franceses¹⁰. No caso dos primeiros, o fornecimento por parte dos americanos de aviões de grande autonomia fez com que a Aviação Naval não passasse de aviões embarcados, que mesmo assim revelou-se uma disposição essencial¹¹. No início do conflito a marinha francesa possuía aviação naval, contudo carecia de estabilidade e organização o que gerou um problema de falta de pessoal¹². A Aviação Naval americana, embora também tenha sido posta em causa a sua importância, não sofreu reestruturações e teve um papel preponderante no combate aos japoneses durante o conflito¹³. Numa rápida análise, dos factos apresentados pelo prefaciador e pelo autor, percebe-se que o sucesso dos diferentes países no conflito foi proporcional à organização da sua Aviação Naval.

⁴ O Almirante Ferrer Caeiro foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

⁵ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, pp. XVII & 444.

⁶ O Almirante Erich Raeder foi o Comandante da Marinha Alemã desde 1936 até 1943. Teve o importante papel de reconstruir a marinha alemã e prepará-la para a Segunda Guerra Mundial.

⁷ O Marechal Hermann Goering foi membro do partido Nazi e juntamente com Hitler preparou a Alemanha para a Guerra. Foi o responsável pela criação da Luftwaffe, e comandou-a até poucos dias antes do final da Guerra quando foi afastado por Hitler.

⁸ Luftwaffe foi nome dado à Força Aérea Alemã durante o período Nazi.

⁹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, pp. XI & XII.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 50 a 58.

¹¹ *Ibidem*, pp. 52 a 53.

¹² *Ibidem*, pp. 53 a 55.

¹³ *Ibidem*, pp. 56 a 57.

É também importante salientar que no final do prefácio o Almirante Armando Robredo evoca a polémica esquadrilha B¹⁴ que na sua opinião juntamente com outros fatores tais como a "...falta de entendimento e cooperação entre os chefes mais categorizados..." levaram ao enfraquecimento e conseqüente fim da Aviação Naval¹⁵. Embora o prefaciador também faça referência às conquistas e feitos da Aviação Naval Portuguesa, é na crítica à sua extinção que se torna possível desde já analisar aquilo que foi a opinião, fora dos *ACMN*, de um oficial da Armada alguns anos após o final da sua aviação.

O autor dividiu a obra em quatro grandes partes, na primeira parte dá-nos a conhecer, de forma resumida, o aparecimento e maturação da aeronáutica destacando o aparecimento das primeiras tentativas de explorar a terceira dimensão. Depois de uma breve referência à mitologia grega, com a trágica história de Ícaro¹⁶ ¹⁷, acompanha os progressos do voo, começa pelo papagaio¹⁸ e passa pelo aeróstato¹⁹ onde se salienta o feito de Rozier e d'Arlander²⁰ que, ao elevarem-se sobre a cidade de Paris, tornaram-se "...os primeiros aeronautas."²¹ e finalmente leva-nos ao aeroplano²². Após uma pequena investigação²³, o autor apoia-se em obras de outros para contextualizar os primeiros voos do "mais pesado do que o ar"²⁴, o primeiro voo do planador tripulado, as tentativas para a

¹⁴ A "Esquadrilha B" surgiu no final da Segunda Guerra Mundial quando os ingleses ofereceram a Portugal inúmeros aviões utilizados durante a Guerra. O mau estado dos aviões, das instalações (situadas na Portela de Sacavém), a falta de segurança e pouca formação dos pilotos naquele tipo de aparelhos levaram-na ao fracasso e respetiva extinção em 1949.

¹⁵ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, pp. XIII & XIV.

¹⁶ Segundo a mitologia greco-romana Ícaro, filho de Dédalo, tentou alcançar o Olimpo com as asas que o seu pai utilizara para sair do labirinto onde se encontrava aprisionado, no entanto ao contrário do que o pai aconselhara, voou alto de mais e as asas (feitas de penas de aves unidas com cera) derreteram-se.

¹⁷ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, pp. 3 a 6.

¹⁸ Os chineses reclamam a invenção do papagaio, segundo eles, já em 2500 a.C. um imperador fazia voos experimentais com prisioneiros dando a liberdade como recompensa àqueles que sobrevivessem.

¹⁹ Fala-se que as primeiras experiências com balões de ar quente foram feitas pelo padre Bartolomeu Gusmão perante a corte de D. João V.

²⁰ Dois cidadãos franceses que se encontravam em Paris a assistir às demonstrações dos irmãos Montgolfier e acabaram por tripular o seu balão de ar quente.

²¹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, p. 10.

²² O primeiro voo mecânico tripulado é uma questão bastante controversa que será abordada no próximo capítulo. Contudo Santos Dumont e os Irmãos Wright são os nomes mais falados quando se discute a questão.

²³ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, pp. 13 a 20.

²⁴ o "mais pesado do que o ar" é uma forma de distinguir os aeróstatos dos aeroplanos, visto que ambos se movimentam na terceira dimensão. O aeróstato consegue-o porque a densidade do conjunto que o compõe é menor do que a do ar, o que faz com que seja mais leve do que o ar. O aeroplano não partilha deste princípio conseguindo voar com uma densidade é superior à do ar.

construção do aeroplano com motor e o primeiro voo do aeroplano tripulado. Estes são factos que geram alguma controvérsia na História e que se encontram de certa forma explicados nesta parte da obra. Relativamente à Aviação Naval²⁵ fazendo uso do documento "...'Introduction to Aircraft'-NAVPERS 10303A..." é feita referência ao primeiro hidroavião produzido através da "Aeronautical Experiment Associaton" que teve com fundadores Glenn Curtiss²⁶ e Graham Bell²⁷ e que após uma demonstração ganhou o interesse da marinha americana. Passada a fase pioneira, a sua aplicação militar na Primeira Guerra Mundial levou ao forte impulso e patrocínio da aeronáutica²⁸, posto isto o autor dedica-se até ao final desta primeira parte a retratar a evolução e emprego militar dos aeroplanos, evolução esta que tornou possível a realização dos famosos *raids* descritos no capítulo VI da primeira parte da obra. Os capítulos VIII, IX e X são de extrema importância para esta investigação dado que é neles que o autor dá a conhecer o aparecimento da Aviação Naval ao colocar várias vezes em evidência a sua importância a nível militar. Ainda nesta fase da obra evidencia-se a problemática da dependência da Aviação Naval e que leva o autor a apontar a falta de uma Aeronáutica Naval independente da *Royal Air Force* (RAF)²⁹ como uma fragilidade da Inglaterra no início da Grande Guerra³⁰. A importância dos referidos capítulos neste estudo prende-se numa busca de exemplos e lições aprendidas com outros países e que o autor aponta ao publicar esta obra em 1984, levando a seguinte ideia para o epicentro desta investigação, o que é será que foi escrito alguns anos atrás nos *ACMN* acerca destes problemas nos tempos em que a Aviação Naval Portuguesa ainda era uma realidade?

O autor³¹ tem em consideração a importância da Aviação Civil e como tal fecha a primeira parte fazendo um breve resumo do nascimento e crescimento da Aviação.

Na segunda parte o autor dedica-se a "historiar a aviação naval portuguesa" em sete capítulos. Pelo primeiro capítulo consegue-se perceber como é que organizou o estudo e escrita da temática e no segundo capítulo fala-nos dos antecedentes daquela que viria a

²⁵ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, p. 27.

²⁶ Construtor de aviões americano.

²⁷ Inventor e construtor de aviões, famoso por ter inventado o telefone.

²⁸ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, p. 25.

²⁹ A *Royal Air Force* (RAF) foi criada em 1918 e é a Força Aérea mais antiga do mundo.

³⁰ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, p. 52.

³¹ *Ibidem*, p. 58.

ser oficialmente criada alguns anos mais tarde. De salientar que neste segundo capítulo fala-se que antes da Implantação da República já tinham sido várias as demonstrações aeronáuticas por parte de estrangeiros no nosso país³². É ainda de salientar o aparecimento dos primeiros aviadores militares portugueses³³ e a tomada de posse, como ministro da marinha, do Comandante Victor Hugo Azevedo Coutinho^{34 35} que teve um papel muito relevante na vida da Aviação Naval. Os restantes quatro capítulos dividem a Aviação Naval temporalmente do seguinte modo: "Origens (1916-1918)", "Enraizamento (1919-1924)", "Crescimento (1925-1934)" e por fim "Maturação (1935-1952)". Na primeira fase vemos que a entrada de Portugal na Grande Guerra e o papel fundamental do Primeiro-tenente Sacadura Cabral³⁶ e do então ministro da marinha, juntos levaram à criação do Serviço de Aviação da Armada³⁷. No final desta primeira fase (1911) verifica-se que a Aviação Naval se reproduziu com sucesso e tem-se conhecimento do seu papel na Grande Guerra³⁸. Na segunda fase continuamos a assistir ao crescimento e consolidação da aeronáutica naval e é dada grande ênfase à travessia aérea Lisboa-Rio. Entre a segunda e terceira fases, o autor faz uma pequena biografia de Sacadura Cabral sobre a forma de capítulo "Sacadura Cabral - Retrato 'Robot' ". A terceira fase tal como o nome o indica evidencia o crescimento desta a nível de material e pessoal e é dada também atenção às viagens realizadas após a travessia do Atlântico Sul como é o caso do *Raid* Lisboa-Madeira-Açores³⁹. Na quarta fase denominada "maturação" Portugal integra a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)⁴⁰ e sua Aviação Naval adquire grande prestígio neste seio devido aos progressos e formação no âmbito da luta antissubmarina⁴¹. Contudo

³² *Ibidem*, pp. 72 a 73.

³³ *Ibidem*, p. 81. Marinha: Primeiro Tenente Sacadura Cabral e Guarda Marinha de Administração Naval (AN) António Caseiro; Exército: Capitães Cifka Duarte e Norberto Guimarães, Tenentes Santos Leite, António Maya, Monteiro Torres, Cunha Aragão e Alferes Lelo Portela, Carlos Beja e Salgueiro Valente.

³⁴ O Comandante Azevedo Coutinho foi Ministro da Marinha três vezes distintas, enquanto esteve neste cargo apoiou bastante Sacadura Cabral, tanto na criação do Serviço de Aviação da Armada como na travessia Aérea do Atlântico Sul.

³⁵ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, p. 85.

³⁶ Após obter o *brevet* em França, Sacadura Cabral começou imediatamente a preparar condições para a criação da Aviação Naval, especializou-se em hidroaviões e lá adquiriu dois para a Armada. Coube-lhe ainda o estudo da localização de um centro de hidroaviões e mais tarde, juntamente com o mecânico que trouxera de França montou e experimentou o primeiro hidroavião da Armada.

³⁷ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 89 a 90.

³⁸ *Ibidem*, pp. 114 a 116.

³⁹ *Ibidem*, pp. 265 a 271.

⁴⁰ A Organização do Tratado do Atlântico Norte (4 de Abril de 1949) é uma aliança criada após a segunda Guerra Mundial por doze países (incluindo Portugal) com o objetivo de proteção mutua em caso de ataque.

⁴¹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 381 a 384.

começaram também a aparecer os primeiros sinais de fragilidade da Aviação Naval na Armada e a consequente relutância do pessoal da Armada face a uma transmutação⁴². Em 1947 são dados os primeiros passos para a criação de uma aviação unificada e independente⁴³ com a promulgação da Lei 2024 e em 1950 é dado início à "...batalha legislativa que conduziria à extinção da aviação naval..." em 1952⁴⁴.

Embora a extinção da Aviação Naval seja um dos temas mais abordados nos *Anais*, o mesmo também mereceu atenção fora desta revista, como se pode constatar na fase final desta obra⁴⁵. O autor responsabiliza o Almirante Botelho de Sousa pela sobrevivência da aviação enquanto esteve na chefia da Armada e aponta a sua saída como uma das causas para a sua extinção. A problemática da Esquadilha B é agora explorada, segundo ele,⁴⁶ os aparelhos que dispunha não se adequavam à sua missão, isto associado ao mau estado dos aparelhos, à falta de manutenção, à falta de pessoal e de formação e às poucas condições de segurança levaram ao insucesso da esquadilha por sua vez apontada como uma das causas da extinção desta aviação. A criação da Companhia de Transportes Aéreos (CTA)⁴⁷ fez com que vários pilotos vissem nela uma oportunidade de carreira e saíssem da Armada⁴⁸ o que juntamente com o facto anteriormente mencionado acumula mais umas das razões que levaram ao fim da aviação da Armada⁴⁹. É apurado que foi o então Brigadeiro Craveiro Lopes⁵⁰ que levou à Assembleia Nacional a primeira proposta para uma Força Aérea unificada justificada por um melhor e mais eficiente emprego de recursos financeiros. Após a adesão à OTAN implementa-se em S. Jacinto a primeira esquadilha Antissubmarina do país⁵¹ que trouxe à Aviação Naval bastante mérito no âmbito do treino e formação. Em 87 páginas, as últimas desta fase, o autor descreve todo o processo legislativo que levou ao fim da aviação na Armada, o próximo capítulo irá retratar este processo detalhadamente, contudo importa citar o autor para perceber como era vista, fora dos *ACMN*, a extinção da Aviação Naval.

⁴² *Ibidem*, pp. 357 a 361.

⁴³ *Ibidem*, pp. 375 a 378.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 387.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 357.

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 375 a 378.

⁴⁷ Aviação comercial.

⁴⁸ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 371 a 372.

⁴⁹ *Ibidem*, pp. 375 a 377.

⁵⁰ Craveiro Lopes foi um Oficial do Exército que teve uma carreira muito ligada à política tendo sido entre outros, deputado da Assembleia Nacional e mais tarde Presidente da República.

⁵¹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 382 a 385.

Inicialmente é feita referência à eleição para Presidente da República do então General Craveiro Lopes (defensor de uma aviação única), como o desencadear do processo. Relativamente à "Proposta de lei nº 186 (Organização Geral da Aeronáutica Militar)" o autor considera-a falaciosa no sentido em que nela se declara já estar resolvido o problema das navegações aéreas a longas distâncias (que discorda) e ignora por completo o papel da aviação da Armada. O autor salienta ainda que, para responder às críticas que a opunham, esta proposta contém notas complementares que erradamente comparam a proposta às soluções adotadas pelos Estados Unidos da América, Inglaterra, Alemanha e Itália. Considera suspeito o facto de não ter sido feita referência ao caso da França (pelo insucesso que a mesma medida teve alguns anos antes) e à Holanda (pelas suas semelhanças no que diz respeito à dimensão e colónias) e critica a política de defesa nacional após o aparecimento da máquina a vapor, considerando ter-se desmazelado e confiando o seu dever às alianças que integrou. Embora esta proposta de lei fosse argumentada pelas dificuldades que a Armada estava a passar (falta de verba e pessoal), Viriato Tadeu considera-a um facto "discutível" demonstrando discordar deste facto.

É de todo o interesse para este estudo referir a discordância entre o autor e a Comissão de Redação dos *ACMN*. Esta última considera que a Marinha defendeu solidamente a sua aviação aquando da sua extinção, já o autor considera que tal não se pode dizer porque, embora algumas figuras dentro da Marinha o tivessem feito, os "altos comandos da Armada" não o fizeram⁵². É também de salientar que já no final destas páginas é feita referência ao deputado Major Botelho Moniz que, pelo apoio que lhe tinha prestado alguns anos antes na Madeira dando importantes provas da sua importância⁵³, defendia a continuidade da Aviação Naval.

A terceira parte da obra é dedicada ao início do fim da Aviação Naval e ao nascimento da Força Aérea Portuguesa, processo descrito e sempre acompanhado da devida legislação e várias opiniões não só do autor como de outros intervenientes no processo. Nesta parte a crítica ao processo continua por parte do autor, ⁵⁴ é utilizado o "desabafo" de um camarada para apoiar a sua teoria de que a Marinha não se opôs totalmente à extinção da

⁵² *Ibidem*, p. 394.

⁵³ Em 1931 houve uma revolta militar na Madeira contra o governo. Para contê-la foi feito um desembarque de tropas com o apoio da Marinha e da Aviação Naval. Uma esquadrilha de hidroaviões foi responsável pelo apoio aéreo da operação criando condições de desembarque, sem as quais poderia não ter sido bem-sucedida.

⁵⁴ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 394.

sua aviação sendo que este seu camarada diz ter sentido por parte desta um "alívio" que poupava pessoal e verba. Já no final o autor comenta que embora só uma Força Aérea unificada consegue cumprir o papel que lhe é atribuído, o trabalho com as forças navais e terrestres só se consegue com aparelhos e pessoal devidamente familiarizados com estas.

Após a extinção do "quadro dos aeronavais"⁵⁵ a 1 de Abril de 1958 o último oficial a regressar à Armada após comissão na Força Aérea foi o Comandante Ferrer Caeiro a 1 de Agosto de 1962⁵⁶.

Na última e quarta parte o autor anexa a esta obra um conjunto de memórias e documentos expondo as trágicas mortes que esta aviação trouxe, todo o material que a equipou e todo o pessoal que nela serviu.

Antes de tecer conclusões é importante destacar alguns factos: em primeiro lugar tanto o prefaciador como o autor serviram na Aviação Naval, o primeiro como piloto e o segundo como engenheiro. É, portanto, visível que ao longo da obra o autor tece críticas acerca de uma discriminação entre classes como numa parte da obra⁵⁷ queixa-se do facto de ter sido dada a opção aos oficiais pilotos e observadores de ingressar na Armada e tal não ter sido permitido para os engenheiros. Assim como mais à frente⁵⁸ quando se refere à indecisão que pilotos tinham entre a Força Aérea e a Armada, apontava que ao contrário dos Engenheiros estes nunca tinham passado por "frustração de classe". E também, num outro aspeto relacionado com este⁵⁹, vemos o seu descontentamento no que diz respeito à utilização do distintivo de especialização. Quando a Força Aérea foi criada e com a criação do respetivo uniforme, os pilotos passaram a ser usar o distintivo do lado esquerdo enquanto que os engenheiros o mantiveram do lado direito.

Esta obra torna-se assim um importante objeto de investigação neste estudo, no que diz respeito à História da Aviação Naval, a partir do momento que esta se separou da aviação militar, sendo a mais completa ao retratar o seu período de existência. Através dela é também possível tomar conhecimento de alguns acontecimentos em aviações navais estrangeiras que nos permitem responder, embora de forma pouco detalhada, à questão: como era a Aviação Naval fora da Marinha Portuguesa? Como já foi também anteriormente referido foi feita uma pequena análise, fora dos *ACMN*, da extinção da Aviação

⁵⁵ *Ibidem*, p. 414.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 416.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 398.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 414.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 415.

Naval e conclui-se desde já que esta difere da apresentada nos *ACMN*⁶⁰ visto que o autor considera que Marinha não se opôs totalmente à extinção da sua aviação. Na primeira vemos pela análise da obra que o autor além de não concordar cita um camarada seu para apoiar tal facto.

1.2. *Aviação Naval. Evocação do 50º Aniversário da sua extinção* - Almirante Rogério d'Oliveira⁶¹

A sessão da Academia de Marinha intitulada *Aviação Naval. Evocação do 50º Aniversário da sua extinção* encontra-se materializada nas *Memórias da Academia de Marinha*. Na abertura da sessão o presidente da Academia⁶² introduz a sessão e dá grande ênfase à travessia aérea do Atlântico Sul, realça a importância da aviação em geral e associa a Força Aérea a esta evocação no sentido em que a considera como continuadora do projeto da Armada. Um ponto com bastante interesse nesta comunicação foi o de a comunicação social portuguesa ter dado maior importância em 2002 aos 75 anos da viagem do avião americano Charles Lindbergh⁶³ do que, em 1997, ao aniversário da travessia aérea do Atlântico Sul pelos portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral, sendo que esta última, além de nacional, teve uma importância científica muito superior à primeira⁶⁴.

Para finalizar salienta-se a relação harmoniosa que o autor estabelece entre a comemoração dos 50 Anos da extinção da Aviação Naval e a Comemoração da criação da Força Aérea mostrando-se imparcial quanto à polémica que as envolve.

1.3. *A Extinção da Aviação Naval. Breve historial de uma vida curta com final polémico* - Comandante Silva Soares⁶⁵

Nesta comunicação⁶⁶ Silva Soares na qualidade de ex-aviador naval tenta explicar de forma resumida aquilo que foi a Aviação Naval portuguesa. Numa primeira fase aborda os seus centros, numa segunda fase os aviões que dispôs, numa terceira fala um pouco sobre o pessoal que nela serviu e na quarta fase de algumas das missões e feitos mais

⁶⁰ Pelas palavras de Viriato Tadeu.

⁶¹ Rogério de Oliveira é um Engenheiro Construtor Naval reformado no posto de Contra-almirante que foi presidente da Academia de Marinha e professor da Escola Naval

⁶² Rogério Oliveira, « AVIAÇÃO NAVAL », *Memórias da Academia de Marinha*, vol. 32, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 159 a 167.

⁶³ Charles Lindbergh foi o primeiro piloto que sozinho, atravessou o oceano Atlântico sem escala.

⁶⁴ R. Oliveira, *AVIAÇÃO NAVAL*, p. 163.

⁶⁵ Silva Soares foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

⁶⁶ António Silva Soares, « A Extinção da Aviação Naval », *Memórias da Academia de Marinha*, vol. 32, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 169 a 184.

importantes em que esteve envolvida. Para finalizar o autor descreve, num capítulo intitulado "Um final polémico", a extinção desta aviação apoiando-se nas leis que a formalizaram e de seguida já num outro capítulo fala sobre os aspetos positivos que prevaleceram mesmo tendo sido extinta.

Esta obra surge como um ótimo resumo dos 35 anos da Aviação Naval relatando os seus tópicos mais importantes com objetividade, mesmo que no último capítulo a palavra "polémico" remeta para a subjetividade da sua análise, visto que o autor foi um ex-aviador naval que não transitou para a Força Aérea, apenas apresenta uma cronologia de legislação que descreve o processo de transição entre esta aviação e a Força Aérea. Já no último capítulo ainda se refere a factos positivos desta transição como foi o caso das promoções de quem transitou e o do acesso ao posto de oficial por parte de "especialistas" que na Armada não tinham esse direito⁶⁷.

1.4. De 2º Tenente de Marinha a Tenente Coronel da Força Aérea - Major General Costa Bastos⁶⁸

Nesta comunicação ⁶⁹ Costa Bastos descreve a sua vivência e passagem pela Aviação Naval sendo que, por ter sido aviador naval que transitou para a Força Aérea, dá-nos também a conhecer todo este processo de transferência entre ramos que coincidiu com a extinção da Aviação Naval e que não foi de todo um processo simples nem inequívoco como podemos comprovar pela sua experiência. É importante salientar que na época o autor esteve envolvido num grupo de quatro Oficiais de Marinha aviadores navais que escreveram um artigo contra o fim da Aviação Naval, mas que foi cortado pela censura⁷⁰, vê-se também que o Ministro da Marinha concordou, mas não assumiu a responsabilidade da sua publicação. Este último facto vai ao encontro da opinião de Víriato Tadeu⁷¹. Contudo Costa Bastos acabou por transitar para a Força Aérea quando viu que a sua progressão de carreira na Marinha estava gravemente afetada e que a Armada em geral não ambicionava o seu regresso. Através da revisão deste processo percebemos o porquê de a

⁶⁷ *Ibidem*, p. 182.

⁶⁸ Costa Bastos foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

⁶⁹ Alberto Manuel da Costa Bastos, « De 2º Tenente da Marinha a Tenente-coronel da Força Aérea », *Memórias da Academia de Marinha*, vol. 32, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 185 a 191.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 186.

⁷¹ Note-se que na altura o ministro da Marinha era o Contra-Almirante Américo Thomaz que mais tarde viria a ser o décimo terceiro Presidente da República Portuguesa.

maioria dos oficiais aviadores ter decidido transitar para a Força Aérea ao contrário daquilo que tinha sido a sua ambição inicial.

1.5. *História Breve da Aviação Portuguesa* - Mário Costa Pinto⁷²

A obra encontra-se dividida em seis partes e ainda contém um apêndice no final. Pela sua leitura não se obtém uma visão clara e organizada daquilo que foi a história da aviação portuguesa, serve, contudo, de complemento ao seu estudo no sentido em que se toma conhecimento de algumas passagens, relatadas por importantes figuras que dela fizeram parte, e que ajudam a perceber esta mesma História.

Na primeira parte o autor procura explicar quais as razões que levaram os portugueses a patrocinarem a aquisição e a ganharem interesse pela aviação. Analisando o primeiro capítulo da obra percebe-se que os primeiros aviões surgiram em Portugal através de subscrições dos jornais *O Comercio do Porto*⁷³ e *O Século*⁷⁴. Ainda nesta parte da obra verificamos que embora em Portugal já se começasse a adquirir os primeiros aeroplanos com o objetivo de os doar ao Exército, ainda não existiam aviadores militares, justificando o facto do aparelho adquirido pelo jornal *O Século* ter sido pilotado por um aviador francês⁷⁵. A criação do "Aeroclub de Portugal" também é explicada levando a perceber as suas motivações e a influência que teve no desenvolvimento da aeronáutica em Portugal.

A segunda parte da obra fala sobre algumas das mais importantes passagens da aviação portuguesa, tais como os famosos *raids*, entre eles é dado destaque à travessia Lisboa - Rio de Janeiro diretamente relacionada com os progressos científicos alcançados na navegação aérea por Gago Coutinho⁷⁶.

⁷² Mário Costa Pinto, jornalista, com vários textos publicados sobre aviação em Portugal.

⁷³ O Jornal *O Comércio do Porto* possuía uma creche ("Creche O Comércio do Porto") que acolhia os filhos dos trabalhadores da faina do rio Douro. Para angariar fundos o jornal comprou um avião para a creche, por subscrição pública, e fez várias demonstrações no Porto e Lisboa. Mais tarde o avião foi oferecido ao Exército Português.

⁷⁴ Mário Costa Pinto, *História breve da aviação portuguesa*, Lisboa, Editorial Verbo, 1961, p. 18-19. O jornal "O Século" também teve a mesma iniciativa, mas neste caso o objetivo primário era dotar o exército deste aparelho.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 19.

⁷⁶ Gago Coutinho foi um oficial da Armada que realizou importantes trabalhos na área da geografia e navegação. Em 1907, como geógrafo colonial, conheceu Sacadura Cabral e juntos realizaram várias comissões de elevada importância e contributo para a nação. A 22 de Março de 1921 juntamente com Sacadura Cabral, Ortins Bettencourt e o mecânico Roger Soubiran realizaram a viagem aérea Lisboa-Madeira conseguindo pela primeira vez fazer navegação exata (navegação astronómica) num avião. Mais tarde em 1922 voltaram a executar este tipo de navegação mas desta vez para atravessar o Atlântico Sul com destino ao Rio de Janeiro.

Na terceira parte o autor entrevista algumas das principais figuras da aviação portuguesa que relatam vários episódios da sua história. Da entrevista ao Coronel Edgar Cardoso⁷⁷ consegue-se ter uma perspetiva diferente daquilo que é a opinião dos oficiais da Armada relativamente à extinção da Aviação Naval, isto é, conseguimos perceber que é completamente a favor da independência deste ramo⁷⁸, contudo seria incorreto dizer que Edgar Cardoso era a favor da extinção da Aviação Naval apenas com a análise destas palavras.

Na quarta parte deste livro tomamos conhecimento de uma entrevista feita a Gago Coutinho na sua casa dois dias antes de ser hospitalizado e posteriormente falecido, entrevista esta que é introduzida no quarto capítulo da segunda parte, só neste capítulo é que se toma conhecimento das palavras de Gago Coutinho. Com esta entrevista nota-se bastante humildade que sempre demonstrou relativamente aos louros da travessia do Atlântico Sul, o autor refere que Gago Coutinho dava mais importância aos seus trabalhos como geógrafo em África do que propriamente ao feito da travessia desviando os louros para Sacadura Cabral⁷⁹, neste capítulo comprova-se aquilo que é dito por Rui Costa Pinto na obra *Gago Coutinho (O Último Grande Aventureiro Português)* e que será posteriormente analisado. No segundo capítulo desta parte é possível ler as cartas enviadas por algumas entidades a Gago Coutinho relativas ao falecimento de Sacadura Cabral.

Na quinta parte da obra podemos ler cinco documentos de elevado interesse relativos à travessia do Atlântico Sul entre os quais destaco a Ata da Primeira Travessia Lisboa-Rio pela descrição detalhada dessa viagem.

Na sexta parte da obra o autor faz a biografia de quatro dos mais carismáticos nomes da aviação portuguesa: Gago Coutinho, Sacadura Cabral, Jorge de Castilho e Brito Pais.

Relativamente ao apêndice no final da obra trata-se de uma carta enviada por Albino Costa⁸⁰ ao então ministro da guerra⁸¹ com o objetivo de oferecer ao Exército português um monoplano *Deperdussin* que viria a ser o primeiro avião da história da aviação portuguesa⁸².

⁷⁷ O Coronel Edgar Cardoso foi um piloto aviador da Força Aérea.

⁷⁸ M.C. Pinto, *História breve da aviação portuguesa*, p. 116.

⁷⁹ *Ibidem*.

⁸⁰ O brasileiro Adriano Albino da Costa, nascido em Portugal, era na altura comandante de um regimento de Guarda Nacional quando decidiu oferecer ao Exército Português um avião pela consideração que tinha pelo seu país natal.

⁸¹ Na altura o Coronel Correia Barreto.

⁸² M.C. Pinto, *História breve da aviação portuguesa*.

Conclui-se que desta obra à exceção das palavras de Edgar Cardoso a questão da extinção da Aviação Naval não é abordada sendo que a sua importância para este estudo reside nos factos históricos que ajudarão a construir o próximo capítulo. Importa também salientar as palavras de Gago Coutinho no que diz respeito ao protagonismo dos seus feitos, isto é, o seu contributo para a pátria vai muito para além da travessia do Atlântico Sul sendo que os seus contributos como geógrafo nas colónias são por vezes postos de parte ao contrário do que o próprio considera ser relevante.

1.6. *Em Defesa de uma Política Naval - Maurício de Oliveira*⁸³

Nesta obra o autor expõe em cada um dos 28 capítulos problemáticas relacionadas com a Armada Portuguesa naquela altura. Através de uma breve introdução Maurício de Oliveira justifica e introduz a sua obra ao dizer que esta é composta de inúmeras sugestões para a Armada e que o seu objetivo é dar um contributo à Nação⁸⁴. Embora a obra nos ajude a contextualizar o panorama da Armada Portuguesa alguns anos após a extinção da sua aviação, salientam-se o Prefácio e o capítulo XVII "Helicópteros para a Marinha" que estão diretamente relacionados com este assunto.

No Prefácio o Almirante Armando Roboredo refere a importância que os meios aéreos e as bases aeronavais têm para que Portugal consiga impor a sua soberania no Atlântico mais propriamente sobre os territórios que dispõe ao longo deste. Mais à frente fala sobre a missão da Marinha⁸⁵ e afirma que para que se possa cumprir esta missão, uma Aviação Naval independente é essencial.

Posto isto o autor dedica um capítulo para falar sobre a posse por parte da Marinha de Helicópteros próprios, embora o capítulo seja vocacionado para esta arma, o autor acaba também por apoiar a importância de uma aviação independente na Armada através da seguinte ideia:

"Não obstante a nossa Força Aérea dispor já de alguns helicópteros, mantém se evidente a necessidade da Marinha de Guerra - pela própria natureza das suas missões específicas - possuir uma força de helicópteros privativa, cujo pessoal de voo esteja familiarizado

⁸³ Maurício de Oliveira era um jornalista que viveu maior parte da sua carreira sob o controlo da censura. Escreveu várias obras ligadas à Armada e algumas figuras do Estado Novo tinham-no em consideração como foi o caso do Almirante Américo Thomaz.

⁸⁴ Maurício de Oliveira, *Em defesa de uma Política Naval*, Lisboa, Editora Marítimo-colonial, 1960, p. 21.

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 16 a 17.

com o mar, com as silhuetas dos nossos navios ou com as dos nossos aliados e, no seu conjunto, com os serviços da Marinha."⁸⁶

Através desta citação encontramos aquela que poderá ser a mais importante razão pela qual a Força Aérea Portuguesa não consegue substituir na perfeição a aviação privativa da marinha e a razão pela qual ainda hoje a marinha possui uma Esquadrilha - privativa - de Helicópteros.

1.7. *História da Força Aérea Portuguesa* - Coronel Edgar Cardoso

Na *História da Força Aérea Portuguesa*, Edgar Cardoso relata, tal como o título indica, a história da FAP através de três volumes. Para o estudo em causa foram analisadas as matérias que coincidem com a História da Aviação Naval, como tal, o primeiro volume é de interesse até ao capítulo VII, no segundo volume importa estudar os capítulos I, II e III, sendo que do capítulo III apenas os tópicos referentes às viagens, realizadas por aviadores navais, foram tidos em consideração. No terceiro volume salienta-se o capítulo VII referente à história da Aviação Naval. Embora o autor no início do capítulo refira que esta matéria será mais detalhadamente explorada na obra de Viriato Tadeu, que foi posteriormente publicada, importa fazer esta análise no sentido de procurar divergências, e de como já foi referido, tentar analisar a extinção da Aviação Naval fora dos textos dos oficiais da Armada.

No primeiro volume dividido em duas partes o autor relata a evolução da aeronáutica desde as primeiras tentativas de deslocação na terceira dimensão até aos aviões militares e a sua aplicação na Grande Guerra. Na primeira parte o autor fala de figuras como o Ícaro (mitologia grega), Leonardo da Vinci⁸⁷, Bartolomeu de Gusmão⁸⁸, dos irmãos Montgolfier⁸⁹, Carlos Renard e Krebs⁹⁰, Coronel Cipriano Jardim⁹¹, Santos Dumont⁹², Otto Lilienthal e os Irmãos Wright.

⁸⁶ *Ibidem*, pp. 170 a 171.

⁸⁷ Durante o Renascimento Leonardo da Vinci fez vários estudos sobre o voo do Homem observando o comportamento das aves.

⁸⁸ O padre Bartolomeu de Gusmão foi um dos primeiros impulsionadores da aerostática, em 1709 realizou perante o rei D. João V uma experiência com um balão de ar quente, conseguindo elevá-lo dentro da Sala dos Embaixadores até pegar fogo.

⁸⁹ A 5 de Junho de 1783 os irmãos Montgolfier fizeram elevar um balão de ar quente numa praça pública.

⁹⁰ Carlos Renard e Krebs, a 9 de Agosto de 1884 conseguiram a dirigibilidade do balão.

⁹¹ O coronel Cipriano Jardim fez vários estudos no âmbito da aeronáutica. Destacou-se na dirigibilidade de balões por ter sido o responsável pela construção de um dirigível, embora nunca tenha sido testado.

⁹² Santos Dumont foi um importante estudante da aeronáutica que construiu um aeroplano e em 23 de outubro de 1906 fez um voo com sucesso perante membros do Aero Clube de França.

Já na segunda parte Edgar Cardoso faz o mesmo que na primeira, isto é, coloca a aviação portuguesa em paralelo com a aviação mundial e salienta aquilo que aconteceu em Portugal e as contribuições para esta História. Nesta parte encontramos nomes conceituados da aeronáutica como João Gouveia⁹³, Oscar Blanck⁹⁴, Tenente Ribeiro de Almeida⁹⁵, D. Luís de Noronha⁹⁶, Alberto de Castro⁹⁷ e o já citado Coronel Albino Costa. A título de curiosidade, mas com o devido interesse para o estudo, toma-se conhecimento que a 26 de julho de 1912 o Guarda-marinha de Administração Naval (AN) Freitas Homem entregou ao Ministro da Guerra um requerimento para que fizesse parte do concurso de aviadores militares assim que este abrisse. Neste volume é ainda dada uma atenção especial à criação e desenvolvimento da aviação militar portuguesa e da escola de aeronáutica militar, fala-se das comissões criadas com o objetivo de as estudar e da legislação que as formalizou.

O segundo Volume desta obra fala essencialmente sobre os importantes *raids* e todo o seu envolvimento, mas também contempla algumas páginas que falam sobre o sextante de horizonte artificial de Gago Coutinho e dos portugueses famosos na modalidade de acrobacia aérea. Posto isto do capítulo II destacam-se as viagens aéreas "Calshot-Lisboa"⁹⁸, "Lisboa-Madeira"⁹⁹, "1ª Travessia do Atlântico Sul", "Holanda-Portugal"¹⁰⁰, "Lis-

⁹³ João Gouveia foi um inventor Português que produziu vários modelos em miniatura de planadores e aeroplanos. Chegou a construir um aeroplano (financiado pelo Exército e pela Marinha) com um sistema automático de estabilidade, mas que nunca chegou a concluir.

⁹⁴ Óscar Blanck foi o primeiro aviador português.

⁹⁵ O Aero Clube de Portugal foi fundado a 11 de dezembro de 1909 por oficiais do Exército e alguns civis com o objetivo de impulsionar e promover a atividade aeronáutica em Portugal. O Tenente Ribeiro de Almeida foi o seu principal impulsionador.

⁹⁶ Primeiro aviador português a morrer por causa de um acidente aéreo.

⁹⁷ Primeiro voo de um português em Portugal (Mouchão da Póvoa de Santa Iria).

⁹⁸ Esta viagem foi realizada com o intuito de trazer dois novos hidroaviões para Portugal. Decorreu no período de 17 a 19 de maio de 1920 e um dos aviões era tripulado por Sacadura Cabral, Azevedo e Silva, Roger Soubiran e Domingos Barreiros, e o outro por Ferreira Rosado, Santos Moreira, Ernesto Costa e David Santos.

⁹⁹ Esta viagem foi realizada como forma de preparação para a travessia do Atlântico Sul, nela conseguiu-se pela primeira vez utilizar métodos de navegação exatos (astronómicos) em navegação aérea. Foi realizada no dia 22 de março de 1921 por Sacadura Cabral (piloto), Gago Coutinho (navegador), Ortins Bettencourt (segundo piloto) e Roger Soubiran (mecânico).

¹⁰⁰ Nesta viagem, enquanto pilotava para Portugal um dos aparelhos que comprara para o seu projeto de circum-navegação, Sacadura Cabral desapareceu no mar do Norte juntamente com o mecânico Pinto Correia a 15 de novembro de 1924.

boa-Madeira-Açores"¹⁰¹, "Itália-Portugal", "Lisboa-Madeira-Açores-Lisboa"¹⁰², "Portugal-Inglaterra-Portugal"¹⁰³.

Atento ao terceiro volume desta obra, o autor dedica-se a retratar a evolução da Aviação Naval e militar após a Grande Guerra dedicando também algumas páginas à sua importância na Segunda Guerra Mundial.

Como já foi referido após a criação da Força Aérea a obra perde a sua importância para o estudo em causa, contudo é importante destacar o capítulo V que fala na contribuição dos aviadores navais e militares nos "Transportes Aéreos Portugueses". Tal como já foi dito, na análise do livro de Viriato Tadeu¹⁰⁴ esta contribuição teve bastante impacto na Aviação Naval, enquanto Viriato Tadeu a utiliza de certo modo para justificar a saída de aviadores navais¹⁰⁵, e consequente enfraquecimento desta aviação, Edgar Cardoso apenas faz uma referência objetiva e vantajosa ao sucedido.

Quanto ao capítulo VII é nele que o autor se dedica por completo à Aviação Naval, dividindo-a em dez tópicos. No segundo é de realçar a intervenção dos Hidroaviões "FBA" no combate a submarinos alemães durante a Primeira Guerra Mundial. O autor explica que este "ataque" era feito através de sacas com cimento e o objetivo era que estas fossem confundidas com bombas¹⁰⁶. No terceiro tópico o autor fala da Aviação Naval na época das grandes viagens (*raids*), embora estes já tenham sido descritos no Volume II, aqui o autor apenas contextualiza a situação desta aviação na altura em que aconteceram. No quarto tópico encontramos algumas considerações sobre a formação dos pilotos aeronavais, da qual podemos destacar as várias fases de formação destes pilotos. No quinto tópico o autor faz referência ao período inicial da Segunda Guerra Mundial que coincidiu com uma fase de grande crescimento da Aviação Naval. Neste é importante realçar a cri-

¹⁰¹ Esta viagem realizada por Moreira de Campos e Neves Ferreira, foi projetada para ser Lisboa-Madeira-Açores-Madeira, contudo uma avaria no aparelho fez com que a viagem tivesse terminado antes de chegarem aos Açores.

¹⁰² Foi a primeira viagem com aviões em grupo realizada pela aviação da Armada e realizou-se entre 30 de junho e 31 de julho de 1935. Tinha como objetivo o treino de manobras e navegação. Os três aviões eram tripulados por Namorado Júnior, Ferreira da Silva, Aires de Sousa, Carlos Sanches, Bernardino Nogueira, Correia Matoso, Brandão, Falcoeira e Nascimento.

¹⁰³ Esta viagem realizada por Trindade dos Santos e Freitas de Ribeiro em outubro de 1936 teve como objetivo levar uma mensagem diplomática, de grande importância, urgência e elevado grau de confidencialidade, relacionada com a neutralidade face à Guerra Civil de Espanha. A importância do feito reside no facto de ter sido realizada com material impróprio.

¹⁰⁴ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*

¹⁰⁵ Com todos os problemas de falta de segurança, condições e formação muitos pilotos da Esquadrilha B viram nos Transportes Aéreos Portugueses uma oportunidade de carreira que sempre desejaram.

¹⁰⁶ Edgar Pereira da Costa Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 2, Lisboa, Ed. Cromocolor, 1981.

ação da Escola de Aviação Naval "Gago Coutinho" em 1938. É no sexto tópico que Edgar Cardoso fala sobre a intervenção da Aviação Naval na Grande Guerra. No sétimo e de forma muito breve o autor faz referência aos aparelhos com os quais a Aviação Naval se extinguiu. Finalmente no nono tópico são feitas as biografias daqueles que para o autor são as figuras com mais relevo desta aviação.

Tal como foi inicialmente referido, pela leitura da obra de Edgar Cardoso apenas se retiram os factos sem que associações sejam feitas o que de certo modo enriquece a objectividade deste estudo. Contudo no que diz respeito ao capítulo "Breve História da Aviação Naval" nada se acrescenta aos factos previamente apurados pelo estudo do livro de Viriato Tadeu¹⁰⁷ exceto o ataque a submarinos alemães na Primeira Guerra Mundial - sacos de cimento que simulavam bombas. Embora Edgar Cardoso faça referência a esta peripécia, não a desenvolve o que acoplado ao facto de nem sequer o referir levanta algumas dúvidas relativamente a tal procedimento¹⁰⁸.

1.8. *Sacadura Cabral. Homem e Aviador - Coronel Pinheiro Corrêa*¹⁰⁹

Esta biografia encontra-se dividida em três partes nas quais o autor separa a personalidade de Sacadura Cabral dos seus feitos propriamente ditos. A última parte é bastante especulativa visto não se saber exatamente o que aconteceu naquele dia no Mar do Norte.

Na primeira parte, "O Homem", Sacadura Cabral é descrito segundo os seus valores, princípios, valências, a sua relação com Gago Coutinho (não só nas grandes viagens, mas também nas campanhas ultramarinas) e a posição que mantinha nas entrevistas feitas a propósito das suas viagens e dos seus feitos. Com este conjunto de atitudes o autor pretende descrever o perfil de Sacadura.

Na segunda parte, O Aviador, é descrita a vida de Sacadura enquanto aviador naval e toda a importância que teve para esta. As atenções são viradas essencialmente para a travessia do Atlântico Sul e todo o seu envolvimento, contudo também é abordada a sua contribuição para a criação e organização do serviço de aviação marítima e, após o sucesso da referida travessia, a proposta para uma circum-navegação e todo o seu envolvimento.

¹⁰⁷ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*

¹⁰⁸ Edgar Pereira da Costa Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*.

¹⁰⁹ Pinheiro Correa foi um oficial do Exército que fez parte do primeiro curso de Vila Nova da Rainha que não concluiu porque foi para Moçambique, mais tarde quando regressou obteve o curso de observador. Alguns anos depois tirou o *brevet* de piloto e participou numa importante viagem aérea (Lisboa-Guiné).

A última parte da obra ("A Morte de Sacadura Cabral") dedica-se a tecer possibilidades relacionadas com a sua morte baseadas em factos recolhidos. São também apresentadas memórias e homenagens que lhe foram prestadas. É de toda a importância realçar o capítulo IV da terceira parte visto ser a prova de que o projeto da travessia do Atlântico Sul foi lucrativo, o que levanta bastante curiosidade relativamente às razões que levaram à não aprovação da viagem de circum-navegação. Razões estas que o autor tenta procurar no capítulo IV, tópico B.

A importância do estudo desta obra reside no facto de Sacadura Cabral ter sido o principal impulsionador da Aviação Naval Portuguesa, o seu trabalho juntamente com o apoio do Ministro da Marinha da época, Comandante Vítor Hugo Azevedo Coutinho, levaram à criação da Aviação Naval, que embora se tenha extinguido 35 anos depois, trouxe para a pátria inúmeros feitos. Quando se estuda a Aviação Naval e, tendo em conta a importância desta figura para a sua criação e afirmação, é de todo o interesse que se saiba quem foi este homem, qual o seu perfil e o que é que fez pela Aviação Naval e pela Pátria. *Sacadura Cabral. Homem e Aviador*. é uma das obras mais completas neste sentido.

1.9. *Evocação de Sacadura Cabral - Viriato Tadeu*

Ao contrário de Pinheiro Corrêa, o engenheiro Viriato Tadeu dividiu a sua comunicação em três partes temporais.

Na primeira parte fala da sua juventude até ao seu encontro com Gago Coutinho. Na segunda parte, após conhecer em Moçambique o seu chefe Gago Coutinho este inicia a sua carreira como "Hidrografo e Geógrafo" onde é retratado através de várias passagens nas suas campanhas por terras africanas.

Na terceira é descrito como "aviador e herói", entre as várias passagens destaco a sua recusa de afastamento do serviço aeronaval quando lhe foi diagnosticada falta de visão no Hospital de Marinha.

A importância da análise desta obra reside nos factos apontados anteriormente. Em comparação com a obra anterior, "Evocação de Sacadura Cabral", Sacadura Cabral surge também como Hidrografo e Geógrafo. Tanto para ele como para Gago Coutinho é importante que os seus feitos neste âmbito não sejam eclipsados pelos feitos na Aviação Naval, surgindo antes como antecedentes bem-sucedidos, preparadores e causadores do que posteriormente viria a acontecer. O que é certo é que o facto de Sacadura Cabral e Gago Coutinho terem trabalhado juntos e confraternizado em África contribuiu para que a travessia aérea do Atlântico Sul se realizasse em 1922 com sucesso.

1.10. *Gago Coutinho. O Último Grande Aventureiro Português* - Rui Costa Pinto¹¹⁰

Nesta obra Rui Costa Pinto tenta descrever Gago Coutinho fora da travessia do Atlântico Sul, por achar que Gago Coutinho foi muito mais do que isso como geógrafo. Contudo no capítulo sete da obra encontramos a sua ligação com a Aviação Naval no sentido em que o autor fala do seu contributo para as travessias Lisboa-Madeira e Atlântico-Sul, da sua reação perante a consideração que lhe foi dada por este feito e a sua reação à morte de Sacadura Cabral.

A importância do estudo de Gago Coutinho reside no facto de devido a ele a Aviação Naval portuguesa ter sido pioneira na navegação por via aérea, apoiada em métodos científicos e exatos. Tendo-se o seu contributo estendido à aviação mundial de certa forma enriqueceu bastante a Aviação Naval portuguesa que o patrocinou.

1.11. *Aviação Naval - Trindade dos Santos*¹¹¹

Através deste artigo o Comandante Trindade dos Santos apresenta um pequeno resumo da Aviação Naval portuguesa. Como o próprio refere uns dos objetivos é o de disponibilizar informação credível que possa futuramente ser utilizada em trabalhos Históricos. O artigo encontra-se dividido em 4 números do ano de 1978 da *Revista da Armada* (junho, julho, agosto e setembro).

No número 81, Trindade dos Santos começa por recordar o nascimento da aviação militar em Portugal com a criação da comissão que teve por objetivo estudar a criação de uma escola de aviação militar. Posteriormente evoca o Decreto-Lei de Maio de 1914 que a criou e levou os primeiros oficiais portugueses ao estrangeiro com o objetivo de se qualificarem como aviadores e servi-la. Passando para a Aviação Naval (criada pelo Decreto-Lei nº 3395 de 28 de setembro de 1917) o autor foca-se no seu principal impulsor, Sacadura Cabral, que desapareceu no Mar do Norte enquanto trazia para Portugal um dos hidroaviões destinados à circum-navegação que o próprio projetara. Trindade dos Santos descreve algumas das características desta figura (marcante na história da Aviação Naval e de Portugal) e faz referência a alguns dos seus feitos mais importantes. Desta parte salienta-se a influência que teve nas operações de apoio aos republicanos no norte

¹¹⁰ Professor e investigador na área da História, membro da Academia de Marinha

¹¹¹ Trindade dos Santos foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador, participou no já referido voo Lisboa-Calshot-Lisboa, e foi um dos fundadores da companhia Transportes Aéreos Portugueses (TAP).

de Portugal em 1919¹¹², a travessia do Atlântico Sul e a postura que manteve após concluída, destaco a parte em que o autor refere que Sacadura Cabral decidiu manter-se afastado da política tornando público este desejo sob a forma de discurso, que se encontra citado neste artigo.

No final desta primeira fase o autor fala da extinção da Aviação Naval, dos centros que dispôs e das missões hidrográficas que colaborou. Relativamente ao primeiro tópico refere que "...a nossa Marinha viu-se despojada da sua aviação...em bem orquestrado debate parlamentar..."¹¹³.

A parte mais extensa deste artigo, que se encontra dividida entre os números 81,82 e 83, resume-se às fotografias de todos os aviões que a Armada dispôs organizadas de forma cronológica e acompanhadas das características do aparelho e missões que realizou (também por ordem cronológica).

Na última parte do artigo (número 84 da *Revista da Armada*), toma-se conhecimento do relatório de Sacadura Cabral sobre a viagem aérea Calshot-Lisboa, fala-se da missão especial do hidroavião "*Blackburn Shark n.º 74*" em 1936 (na qual o autor participou) e acaba com uma lista do pessoal que morreu em desastres aéreos no seu serviço. Ainda sob a forma de nota o autor explica o método utilizado para numerar os aviões.

A análise deste artigo é de todo o interesse visto ser a fonte de muitas obras referentes à História da Aviação Naval, algumas já analisadas neste capítulo. Quanto à opinião do autor relativamente à sua história é de salientar o "bem orquestrado debate" a que faz referência e que remete para uma extinção da Aviação Naval com interesses políticos.

1.12. 100 Anos da Aviação Naval. Das Origens ao Começo - Capitão-de-fragata Hugo Batista Cabral¹¹⁴

Neste artigo, publicado no ano de 2017 no âmbito das comemorações dos 100 anos da criação formal da Aviação Naval, o seu autor, Capitão-de-fragata Batista Cabral, reúne alguns dos mais importantes factos que levaram à criação da Aviação Naval.

¹¹² Em 1919 após o assassinato de Sidónio Pais instalou-se um clima de instabilidade política em que os monárquicos tentaram voltar ao poder. O foco desta revolta estava no Norte de Portugal, no Porto, onde a Aviação Naval do Centro de S. Jacinto teve um grande contributo a dissuadir os revoltosos.

¹¹³ Trindade dos Santos, « Aviação Naval », *Revista da Armada*, vol. 6, ano VIII, Lisboa, 1978, p. 17.

¹¹⁴ O Capitão-de-fragata Batista Cabral ingressou na Escola Naval em 1990 tendo-se mais tarde especializado em Piloto de Helicópteros. Atualmente presta serviço na Esquadilha de Helicópteros como chefe do Departamento de Operações.

As matérias abordadas começam com a publicação nos ACMN do primeiro artigo que levantou o interesse pela aeronáutica e passam pelo aparecimento dos primeiros aviões em Portugal, pela fundação do Aeroclub de Portugal, pela criação das comissões militares que estudaram a implementação da aeronáutica em Portugal, pela primeira manifestação oficial, por parte de um oficial de marinha, em ingressar a carreira da aviação militar, pela criação da Aeronáutica Militar, fala-se nos primeiros pilotos de Marinha e do esforço de Sacadura Cabral para a criação do serviço de aviação marítima. Após referência à aquisição do primeiro material, dois hidroaviões *F.B.A.*, e da implementação do primeiro centro de aviação marítima (na Doca do Bom-Sucesso), o autor chega ao "Decreto-Lei 3395" que criou o serviço. No final do artigo aborda-se a chegada ao Bom-Sucesso dos hidroaviões, adquiridos por Sacadura Cabral em França no ano anterior, facto que segundo o Comandante Batista Cabral marca o início da atividade desta aviação.

A importância deste artigo reside em dois pontos que se passam a destacar. O primeiro é referente ao propósito que o autor dá para a criação da Aviação Naval e que, atualmente, entra em completa concordância com a missão da Marinha¹¹⁵, cita-se "... outra forma inovadora que a Marinha adotou para que Portugal pudesse assegurar o uso do seu mar, numa época em que o seu uso estava seriamente ameaçado."¹¹⁶

O outro ponto que destaco é um conjunto de informações que ainda não eram conhecidas, até esta fase do estudo, ou que discordam com informações já obtidas que serão desde já explicadas. Sabia-se que o Aeroclub de Portugal tinha sido fundado a 11 de dezembro de 1909 por 17 elementos, 13 oficiais do exército e 4 civis¹¹⁷, contudo neste artigo o autor faz referência a 30 sócios fundadores que incluíam o Segundo-tenente da Armada, Eduardo Lopes Vilarinho. Quando o autor refere as comissões criadas para estudar a criação de uma escola militar é dada a impressão de que o Segundo-tenente Engenheiro Maquinista Naval (EMQ) Silva Migueis integrou ambas, porém ao analisar o primeiro volume da obra de Edgar Cardoso¹¹⁸ verifica-se que este Segundo-tenente apenas integrou a segunda comissão. Relativamente à formação dos primeiros pilotos militares, provenientes da Marinha, o autor refere que António Caseiro foi o primeiro piloto da Marinha

¹¹⁵ Atualmente a missão da Marinha resume-se a um enunciado: "Contribuir para que Portugal use o Mar".

¹¹⁶ Batista Cabral, «100 Anos da Aviação Naval. Das origens ao começo», *Revista da Armada*, vol. 9 e 10, ano XLVII, Lisboa, 2017, p. 18.

¹¹⁷ Edgar Pereira da Costa Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 1, Lisboa, Ed. Cromocolor, 1981, p. 124.

¹¹⁸ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*.

a obter o *brevet* a 5 de fevereiro de 1916, no entanto na primeira obra analisada de Viriato Tadeu¹¹⁹ este oficial aparece como *brevetado* a 8 de junho de 1916 atribuindo-se consequentemente a Sacadura Cabral o facto inicialmente referido.

1.13. **Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea de Portugal - Coronel Alves de Fraga**¹²⁰

Nesta obra composta por 13 capítulos importa ter em conta seis deles pelo interesse que têm para o estudo em questão.

No capítulo I, "Os Primórdios da Aviação em Portugal" o autor faz referência ao voo de Taddeoli num *Bleriot* a 21 de abril de 1910 no hipódromo de Belém, embora o piloto tenha aterrado de emergência devido a falha mecânica, Alves de Fraga considera ter sido este o "...o primeiro voo de avião em Portugal..."¹²¹, facto este que ainda não se tinha tido em conta.

No segundo capítulo, "A Primeira Organização da Aeronáutica Militar" o autor descreve o processo de criação da Aviação Militar como "...lento e rodeado de um perfeccionismo exagerado."¹²² justificando assim a criação, por parte de um grupo de oficiais, de uma associação aeronáutica denominada "Centro Nacional de Aviação". Esta associação, através de um jornal que publicava, sugerira "...um conjunto de medidas práticas e pragmáticas..." mas que nunca veio a por em prática.

No terceiro capítulo "A Escola de Vila Nova da Rainha" embora de certa forma ligado à Aviação Naval, nada acrescenta a este estudo. O mesmo acontece com o capítulo cinco "Aviação Naval" onde o autor comenta, numa nota de rodapé, que não dá muito relevo à Aviação da Armada pela pouca importância que pensa ter tido para a evolução da Aviação Portuguesa. No nono capítulo "Grandes Viagens Aéreas" apenas é feita referência às viagens Calshot-Lisboa, Lisboa-Funchal e Lisboa-Rio de Janeiro. No entanto desta parte nada de novo se pode acrescentar em relação às obras já analisadas.

O principal interesse na análise deste artigo reside no capítulo 11 "Criação da Força Aérea". Neste capítulo destaca-se a justificação que autor dá para a unificação das aviações, este relaciona a entrada de Portugal na OTAN e a necessidade de ter uma organiza-

¹¹⁹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 88 a 89.

¹²⁰ Foi oficial da Força Aérea e é professor universitário e investigador na área da História.

¹²¹ Luís Alves de Fraga, «Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea de Portugal», *Revista Militar*, vol. 11, ano LIII, Lisboa, 2001, p. 888.

¹²² *Ibidem*, p. 889.

ção militar semelhante aos restantes países membros¹²³. Ainda nesta página o autor refere-se aos defensores da unificação das aviações como "...aos que defendiam a modernidade e melhor aproveitamento dos meios...". Relativamente às Forças Aeronavais Alves de Fraga diz serem uma "tentativa" de continuar a atribuir à Armada as missões aeronavais e que com esta mudança de dependência já se verificava melhor eficiência de meio e emprego de pessoal. Para finalizar é feita referência a desentendimentos entre o pessoal vindo da Armada ("...elementos ainda imbuídos do espírito naval...") e do Exército¹²⁴. Este é um ponto de vista diferente daquele que se fica com a leitura de Viriato Tadeu¹²⁵, onde o autor conta que por experiência própria viveu bons tempos de camaradagem e convivência com o pessoal da Aviação Militar.

¹²³ *Ibidem*, p. 910.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 911.

¹²⁵ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 404 a 405.

2. Breve História da Aviação Naval Portuguesa

O presente capítulo será dedicado a resumir a história da Aviação Naval portuguesa através de uma sumula de factos históricos. Para que se possa de alguma forma compreender a história deste Serviço da Armada é necessário recuar à criação da Aviação Militar em Portugal. Contudo para que se possa perceber o contexto de aparecimento desta última torna-se importante rever o aparecimento da aviação em Portugal que acompanhou de certa forma o aparecimento da aviação ao nível mundial. Abordar as suas origens é bastante enriquecedor para qualquer estudo relacionado com a aviação, porém seria precipitado e prematuro fazê-lo sem antes perceber um pouco daquilo que foi a "conquista do ar". É com esta última abordagem que se dá início a esta pequena sùmula.

A ideia de utilizar o ar tal como a terra ou o mar para a deslocação do ser humano já tem vindo a ser abordada desde a antiguidade clássica. Por esta altura, segundo a mitologia greco-romana, Dédalo e Ícaro (seu filho) faziam uso de umas simples asas de penas e cera para se deslocarem na terceira dimensão, o primeiro para escapar do labirinto que ele próprio construía e onde se vira aprisionado, diga-se por necessidade, o segundo fazendo uso da invenção do pai quis satisfazer a curiosidade, teve, contudo, um desfecho fatal. Note-se que ainda durante este período (em 332 A.C.) o filósofo grego Sócrates desenvolveu estudos sobre locomoção aérea. Com o advento do renascimento Leonardo da Vinci esboça e trabalha os primeiros projetos da máquina voadora, dos quais resultou o *Codex Atlanticus* 1490¹²⁶.

2.1. A conquista da terceira dimensão

Em Portugal tal como em todo o mundo o desejo de dominar a terceira dimensão começa cada vez mais a avultar, em 1540 o português João Torto¹²⁷ tentou aquilo a que se pode chamar um voo planado utilizando para tal umas asas de pano. Embora esta tentativa não tenha sucedido, a vontade e coragem (embora na altura se associasse mais a loucura do que a coragem) desta iniciativa voltam a repetir-se quase dois séculos mais tarde, mas desta vez com um peso enorme na história da "conquista do ar". A 8 de agosto

¹²⁶ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, p. 19-21.

¹²⁷ João de Almeida Torto foi um enfermeiro e mestre barbeiro português, note-se que nesta época a profissão de barbeiro estava mais associada à prática de pequenas cirurgias do que o corte de cabelo. Segundo fontes do autor, no dia 20 de junho de 1540 lançou-se da Torre da Sé de Viseu fazendo uso de umas asas de pano ligadas por cintas de cabedal e argolas de ferro, um par de botas com uma sola especial (para absorver a queda) e um barrete em forma de cabeça de pássaro. O voo correu mal logo no início e o enfermeiro acabou perder o controlo da sua invenção e faleceu horas depois vítima da queda.

de 1709 o Padre Dr. Bartolomeu Gusmão fez as já citadas experiências aerostáticas perante o rei D. João V e a sua corte. Embora tenha sido um feito importantíssimo, careceu do testemunho em massa, que não faltou aos irmãos Montgolfier¹²⁸ algumas décadas mais tarde, a 5 de junho de 1783, quando elevaram um balão de ar quente em plena praça pública de Annonay em França. Tal leva alguns autores, como é o caso de Edgar Cardoso¹²⁹ a considerar tal feito como a descoberta "oficial" do balão de ar quente. Ainda segundo esta fonte, meses mais tarde os irmãos permitiram que Francisco Pilatre de Rozier¹³⁰ se elevasse na sua invenção tornando-se no primeiro aeronauta do mundo.

"Conquistado" o ar estava aberto o caminho para o seu domínio efetivo, em dezembro do mesmo ano Jacques Charles e os irmãos Robert construíram o primeiro balão de hidrogénio. Em 1794, na Batalha de Fleurus¹³¹, utilizou-se pela primeira vez o balão para fins militares, no mesmo ano, em agosto, a aerostação chegou a Portugal através de Vincenzo Lunardi¹³², o primeiro Homem a elevar-se em território nacional. Note-se ainda que, para efeitos de atenuação do efeito da força da gravidade e não para o seu reverso propriamente dito, três anos mais tarde Jacques Ganerin¹³³ inventa o paraquedas e faz a primeira descida deste tipo no mundo¹³⁴.

2.2. Dirigibilidade

Após a elevação do Homem no espaço ter sido uma realidade consumada, a sua utilidade não passava da observação e a movimentação horizontal do aparelho dependia da "vontade" do vento. Para tal torna-se necessário prover o balão de dirigibilidade.

¹²⁸Os irmãos José (1740) e Estevão (1745) Montgolfier foram dois inventores franceses que após terem feito experiências com balões de ar quente de papel, construíram aquele viria a ser o primeiro balão de ar quente do mundo a ascender em praça pública.

¹²⁹ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, p. 35.

¹³⁰Pilatre Rozier foi um cidadão francês que nasceu em 1754 e que, no dia 15 de outubro de 1783, pediu para substituir um conjunto de animais que tripulavam o balão de ar quente utilizado pelos irmãos Montgolfier para fazer demonstrações de aerostação. A ascensão teve sucesso e Rozier tornou-se o primeiro aeronauta do mundo.

¹³¹Esta batalha inserida no contexto das Guerras Revolucionárias Francesas, foi travada entre o Exército Revolucionário Francês e a Primeira Coligação. Teve um papel decisivo na derrota desta última e ficou também famosa por ter sido a primeira vez que o balão foi utilizado numa batalha (embora apenas com funções de observação mostrou-se bastante útil).

¹³²Vincenzo Lunardi nasceu em 1759 e foi um aeronauta e inventor italiano que se tornou no primeiro aeronauta a ascender em vários países europeus, como foi o caso da Grã-Bretanha, Espanha, Itália e Portugal.

¹³³Jacques Ganerin foi um inventor francês que nasceu em 1769 e ficou conhecido por ter inventado o paraquedas. Ganerin fez também famosas viagens de balão sendo que o seu primeiro salto foi a partir de um balão.

¹³⁴ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, pp. 37 a 92.

Foi preciso pouco mais de um século para que tal se conseguisse, após muitas outras tentativas, algumas delas muito próximas do sucesso, em agosto de 1884, Carlos Renard e Krebs¹³⁵ conseguem, como já foi referido a dirigibilidade do balão. Pode-se dizer que é neste contexto evolutivo (muito perto da chegada do "mais pesado do que o ar") que dois anos mais tarde se dá início à instrução de aerostação militar no Exército Português, mais propriamente no Polígono de Tancos¹³⁶.

2.3. Quem voou primeiro?

No final do século XIX a possibilidade de explorar a terceira dimensão num aparelho cuja densidade, no seu todo, fosse superior à do ar começou a ser tida em grande consideração, como tal realçam-se desde já os primeiros voos planados efetuados por Otto Lilienthal¹³⁷ em 1890¹³⁸. É, contudo, no século XX que se concentram os grandes factos históricos da aeronáutica, mais propriamente a aviação, visto que a aerostação já se encontrava em grande fase de desenvolvimento no início deste século. Quem foi realmente o primeiro homem a construir e voar num avião é uma questão bastante complexa de grande discordância e discussão na comunidade internacional. O que se procura de seguida não é responder diretamente a esta questão, mas sim relatar factos e pontos de vista que ajudem de certa forma a compreender os pontos de vista mais divulgados quando se fala nesta questão.

É sublinhado¹³⁹ que a 17 de dezembro de 1903 os irmãos Orville e Wilbur Wright¹⁴⁰ através de um avião, o "Flyer", fizeram vários voos, nos quais se elevaram até três metros de altura percorrendo um máximo 256 metros de distância, tal terá sido testemunhado por

¹³⁵Charles Renard (1847) foi um inventor Coronel e diretor de um centro aerostático militar francês, Arthur Krebs foi também um inventor e Capitão do Exército Francês.

¹³⁶ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, p. 105.

¹³⁷Otto Lilienthal (1848) foi inventor alemão que, desde muito cedo, dedicou-se à causa do ar, há quem o considere, segundo o autor, o "Pai da Aviação Moderna". A sua fama provem principalmente dos planadores que construiu e nos quais realizou milhares de voos que levaram ao progressivo aperfeiçoamento dos seus aparelhos. O inventor chegou a construir um biplano com motor no qual, contudo, acabou mesmo por morrer no dia 9 de agosto de 1896 enquanto o experimentava pela primeira vez.

¹³⁸ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, pp. 60 a 61.

¹³⁹ *Ibidem*, pp. 63 a 66.

¹⁴⁰ Os irmãos Orville (1871) e Wilbur (1867) Wright foram inventores americanos que iniciaram a sua carreira profissional na área da tipografia, chegaram a redigir, imprimir e publicar (temporariamente) vários jornais (utilizando uma máquina que os próprios construíram). Pouco tempo depois abriram um negócio de bicicletas no qual tiveram bastante sucesso. Tendo como fonte de financiamento este negócio os dois irmãos dedicaram-se à causa do ar construindo e testando vários planadores. Construíram também um túnel de vento por forma a testar e criar um planador com controlos. Mais tarde aplicaram um motor a um desses planadores dando origem ao famoso avião "Flyer" que reclama o título do primeiro voo com sucesso da Humanidade.

cinco pessoas. A 23 de outubro de 1906 Santos Dumont¹⁴¹ com um avião "14-Bis" elevou-se cerca de três metros percorrendo uma distância de 60 metros, este voo foi realizado em Paris e foi testemunhado por vários espectadores e membros do Aeroclube de França¹⁴².

Pela análise de alguns estudos dentro desta área percebe-se que o reconhecimento do "título" no que diz respeito às invenções da aviação está diretamente relacionado com pormenores técnicos do aparelho e do voo, mas, e porque a globalização no início do século XX em nada pode ser comparada à dos dias de hoje, há um aspeto que também tem de ser tido em conta pela sua importância nesta discussão, as testemunhas oculares e os registos fidedignos do acontecimento. Tal como o Padre Bartolomeu Gusmão não é considerado "oficialmente" (ou pelo menos consensualmente) o inventor do balão de ar quente, pelo facto de as suas experiências terem sido realizadas numa sala fechada e apenas perante a corte do rei D. João V, também os Irmãos Wright sofrem do mesmo problema perante a comunidade internacional. Passam-se agora a evidenciar alguns pontos de vista perante esta questão.

Na perspectiva de Jeff Scott¹⁴³ existem pelo menos sete nomes da história da aviação que de alguma forma reclamam o título de primeiro Homem a voar num avião controlado. Passa-se agora a expor cada um deles e a evidenciar as razões pelas quais o senso comum não os considera como tal. Desde já importa salientar que o autor parte do princípio que este título cabe aos irmãos Wright comparando os feitos de cada um destes sete aos feitos dos dois irmãos.

Inicialmente o autor aborda Sir Hirman Maxim¹⁴⁴, o Inglês que ficou conhecido na área da aviação por ter construído um aparelho destinado a testar diferentes tipos de asas perante o efeito do vento. Este aparelho, um biplano, movimentava sobre carris e era impulsionado por duas máquinas a vapor. Num dos testes tripulados que realizou, a 31 de

¹⁴¹ Alberto Santos-Dumont nasceu no Brasil em 1873, foi desportista (na aérea do automobilismo e hipismo) e inventor brasileiro que iniciou a sua carreira de inventor na aerostação com a construção de um balão de ar quente o "Brasil". Construiu vários dirigíveis e contribuiu para a evolução deste tipo de aparelho. Mais tarde tornou-se também famoso pela construção e voo do biplano "14-Bis" no qual voo no dia 23 de outubro de 1906 perante várias testemunhas inclusive membros do Aéro Clube de França.

¹⁴² O Aéro Clube de França foi fundado a 20 de outubro de 1898 e tinha como principal objetivo fomentar todas as invenções e eventos relacionados com a "causa do ar".

¹⁴³ Jeff Scott, *Who Was the First to Fly*, <http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0159.shtml>, 2004, (acedido a 7 février 2018).

¹⁴⁴ Hirman Maxim foi um inventor inglês que embora nascido nos Estados Unidos da América (1840), foi para Inglaterra onde se nacionalizou e deu início à sua carreira como inventor. Embora tenha ficado conhecido por ter inventado a primeira metralhadora automática do mundo, foi também um grande pioneiro na aviação.

julho de 1894, soltou-se involuntariamente dos carris e voou cerca de 185 metros a uma altura de 1 metro. Jeff Scott¹⁴⁵ refere que o facto de o voo não ter sido controlado afasta-o deste "título" em questão.

Quanto ao francês Clément Ader¹⁴⁶ é dito que foi o responsável por ter construído um aeroplano em forma de morcego, o "Eole". O seu peso excessivo face à fraca potência do motor fez com que nunca tivesse dado mais do que alguns saltos acima do chão, esta primeira invenção não teve sucesso prático, mas despertou a atenção do Exército Francês que financiou as suas invenções seguintes, o "Avion II" e o "Avion III". O "Avion II" não foi para além de alguns saltos acabando mesmo por se despenhar devido à incapacidade de controlo sobre o aparelho. O "Avion III" realizou vários testes perante o Exército Francês em outubro de 1897, a falta de sucesso nestes testes levou a que o financiamento do projeto fosse cancelado. Mais tarde diz-se segundo fontes do autor¹⁴⁷ que o "Avion III" voou cerca de 305 metros, apenas duas testemunhas oculares observaram estes feito não se podendo assim comprovar o facto.

Sobre o americano Augustus Moore Herring¹⁴⁸ fala-se que construiu vários planadores e que num deles chegou a colocar um motor de ar comprimido ligado a duas hélices, nele realizou dois voos de poucos segundos (15 e 22) em outubro de 1898. A falta de sustentação do voo e a incapacidade de controlar o aparelho leva o autor¹⁴⁹ a afastar a possibilidade de este ter sido o primeiro Homem da História a voar num avião controlado.

O Americano Gustave Whitehead¹⁵⁰ é associado a várias histórias nas quais se diz ter feito voos, entre 1901 e 1902, que vão desde os 765 metros, num primeiro avião impulsionado por uma máquina a vapor, 2,4 quilómetros, num monoplano com um motor de quatro cilindros a gasolina ligado a duas hélices denominado "Nº 21", até aos 11,3 quilómetros num aparelho denominado "Nº22". Jeff Scott¹⁵¹ considera que o fator teste-

¹⁴⁵ J. Scott, *Who Was the First to Fly*.

¹⁴⁶ Clément Ader foi um engenheiro civil e inventor francês que nasceu em 1841. Deu o seu contributo no melhoramento de vários aparelhos como foi o caso da bicicleta e do telefone. Foi também o responsável pela atribuição do nome "avion", em português "Avião".

¹⁴⁷ J. Scott, *Who Was the First to Fly*.

¹⁴⁸ Augustus Moore Herring foi um inventor, pioneiro e estudante de aviação que nasceu na América em 1867. No início da sua carreira chegou a trabalhar com Octave Chanute e Samuel Langley (dois dos principais pioneiros da aviação sendo que o segundo é considerado por este autor, o principal concorrente dos irmãos Wright) e inspirou-se nos trabalhos de Otto Lilienthal para as suas construções.

¹⁴⁹ J. Scott, *Who Was the First to Fly*.

¹⁵⁰ O americano Gustave Whitehead foi um entusiasta e inventor da aviação que nasceu na Alemanha em 1874, em 1895 foi para os Estados Unidos da América onde se nacionalizou e trabalhou na "causa da aviação".

¹⁵¹ J. Scott, *Who Was the First to Fly*.

munho tem a maior relevância na credibilidade que se dá ao que foi exposto, isto porque nenhum destes testes foi credível e atempadamente testemunhado. Surgem ainda alguns factos curiosos tais como não existirem fotografias de Whitehead (diz-se que terá sido fruto da velocidade do seu voo que não o permitira), a sua mulher diz não se recordar de ver o marido a voar num dos seus aparelhos, o testemunho mais bem elaborado foi dado por uma presumível testemunha que procurava interesse no aumento das vendas de um livro que escrevera e por último os jornais da época referem os seus feitos como algo que se ouviu dizer que fez e não como algo que efetivamente fez.

Numa quinta remota da Nova Zelândia o inventor Richard Pearse¹⁵² diz-se ter construído um aparelho que era impulsionado por um motor a gasolina ligado a uma hélice. Segundo o autor não se sabe exatamente a data das suas experiências (terão ocorrido entre 1901 e 1903) nem os resultados com exatidão embora se fale que nos seus voos atingira quase um quilómetro de distância. A falta de evidências que o comprovem agregadas a uma carta que o próprio inventor escrevera e na qual diz nunca ter conseguido voar num dos seus aviões nem ter estado ligado à aviação até 1904 faz com que este não reúna os requisitos que o autor considera suficientes para o título abordado.

Ainda nesta obra diz-se que o escocês Preston Watson¹⁵³ construiu um biplano com um sistema de controlo inovador que consistia numa asa manobrável por cima da asa principal que permitia ao piloto virar e aterrar o aparelho. O piloto terá feito, segundo habitantes locais, pequenos voos entre 1903 e 1904, contudo a principal discussão relativamente a este entusiasta da aviação está relacionada com o facto de ter ou não voado antes dos irmãos Wright¹⁵⁴. O autor afirma não haver evidências suficientes que comprovem tal.

O alemão Karl Jatho¹⁵⁵ terá construído um biplano que tinha uma hélice acoplada a um motor. Com ele terá feito pequenos voos em agosto de 1903, sem sucesso, por causa, segundo o autor, do fraco sistema de controlo e da falta de sustentação do voo. Mais tarde, em 1909 o inventor construiu com sucesso um avião.

¹⁵²Richard Pearse foi um inventor neozelandês que nasceu em 1877 e dedicou grande parte da sua vida à invenção de aparelhos mecânicos na sua quinta.

¹⁵³Preston Watson foi um inventor escocês, filho de comerciantes, que nasceu em 1880 e inspirou-se no voo das aves para construir o seu famoso e inovador aparelho.

¹⁵⁴J. Scott, *Who Was the First to Fly*.

¹⁵⁵Karl Jatho foi um funcionário público e inventor alemão que nasceu em 1873 e para além do feito discutido abriu uma escola de aviação e uma fábrica de aviões.

Na conclusão deste texto o autor apresenta aqueles que considera serem os critérios aplicados pela maioria dos historiadores para responder a esta questão. Primeiro afirma que o avião só pode ser sustentado pelo poder do motor, depois refere que o sistema de controlo deve possibilitar o piloto manter o seu rumo, salienta também que o voo deve ser bem documentado por testemunhas oculares em primeira mão, e por fim salienta que o voo deve poder ser repetido.

Num outro texto de Jeff Scott¹⁵⁶ são acrescentados mais dois possíveis candidatos ao título em discussão que se passam a analisar.

O francês Félix du Temple¹⁵⁷ construiu um monoplano não tripulado que submeteu posteriormente e com sucesso a um teste ao lançá-lo de uma colina. Mais tarde juntamente com o seu irmão construiu um novo aparelho com capacidade para um tripulante sobre o qual não há testemunhos relativos a testes realizados. Fala-se neste texto que um marinho da Marinha Francesa se terá voluntariado em 1874 para efetuar testes com o aparelho, uma tentativa chega a ser descrita neste texto, mas perante este o autor afirma que dado o motor não ter conseguido sustentar o voo e o sistema de controlo não ter sido eficaz a hipótese de conceder a Du Temple o título em causa é posta de parte.

O último pioneiro da aviação analisado nos textos deste autor é o russo Alexander Mozhaisky¹⁵⁸ que construiu um monoplano provido de duas máquinas a vapor em que um deles se encontrava acoplado a uma e outro a duas hélices. Fala-se que o avião fez a sua única tentativa de voo em 1884 e o facto de ter ou não voado antes de se despenhar também é discutido, contudo segundo o autor¹⁵⁹ não existem evidências claras que comprovem qualquer sucesso deste voo.

Relativamente aos textos do autor que foram aqui analisados não se responde diretamente à questão posta inicialmente, contudo este dá a conhecer o seu ponto de vista relativamente a um conjunto de pioneiros da aviação e que, segundo a sua opinião e os seus critérios, nenhum deles deve ser considerado o primeiro Homem a voar num avião controlado. O autor elabora este estudo tende como base de comparação, para todos os candidatos, os irmãos Wright, no entanto pela investigação que tem vindo a ser feita

¹⁵⁶ Jeff Scott, *Who Was the First to Fly II*, <http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0172.shtml>, 2004, (acedido a 8 février 2018).

¹⁵⁷ Félix du Temple foi um oficial da Marinha francesa que nasceu em 1823 e dedicou-se como inventor à aviação.

¹⁵⁸ Alexander Mozhaisky foi um oficial da Marinha Russa e inventor na área da aviação que nasceu na Finlândia em 1825.

¹⁵⁹ J. Scott, *Who Was the First to Fly II*.

sabe-se que as duas figuras sobre as quais mais se discute o título acima mencionado são os irmãos Wright e Santos-Dumont.

Joe Yoon¹⁶⁰ salienta que a resposta a esta questão tem sido dada mais com base em questões culturais e nacionalismo do que propriamente na investigação histórica. No que respeita a Santos-Dumont o autor considera-o um bom engenheiro que deu um grande contributo para a aviação, mas que, contudo, vê o seu título defendido por questões de honra nacional. Dumont voou a 23 de outubro de 1906 e teve como testemunho membros do Aeroclube de França que o creditaram como o primeiro voo verificável de um avião com motor em França. Os Wright que voaram em 1903 necessitaram de uma catapulta e brisa constante para serem lançados e sustentarem o seu voo, necessidades estas que o "14bis" de Dumont não tinha.

Noutra perspetiva, quando os Wright voaram publicaram os detalhes do seu avião que chegaram até à Europa, há quem diga que o sucesso do aparelho de Dumont se deveu à consulta intensiva destes detalhes. Mesmo que se discuta o sucesso do primeiro voo dos Wright, por vezes não é tido em conta que nesse mesmo dia ainda fizeram mais três voos que chegaram a distâncias de 260 metros mantendo-se até um minuto no ar. Em 1904 os dois irmãos fizeram no "Flyer II" o primeiro voo circular de sempre e uma viagem de cinco minutos na qual percorreram 4,8 quilómetros. Outro argumento utilizado a favor de Dumont é que o seu voo foi testemunhado por membros do Aeroclube de França que atualmente atribui recordes de aviação, enquanto os Wright apenas foram testemunhados por familiares e amigos. No entanto em relação a estas duas últimas ideias o autor¹⁶¹ defende que na época o Aeroclube de França não era o que é nos dias de hoje e que além de estar em "guerra" com os Wright (fruto da sua falta de cooperação e segredo dos seus projetos), alguns dos seus membros financiavam Dumont nos seus projetos pondo assim em causa a parcialidade do aeroclube.

2.4. A aviação em Portugal e o nascimento da Aviação Militar

Como se pode verificar muitos projetos pioneiros do "mais pesado do que o ar" foram diretamente financiados e apoiados pelos governos e respetivas forças armadas com vista à sua aplicação militar, isto leva a que a aviação esteja historicamente ligada ao contexto militar. O que agora se pretende expor são alguns dos principais acontecimentos relacio-

¹⁶⁰ Joe Yoon, *Alberto Santos-Dumont*, <http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0189.shtml>, 2004, (acedido a 7 février 2018).

¹⁶¹ *Ibidem*.

nados com o despoletar da aviação militar em Portugal integrada no contexto internacional.

Menos de um ano após Santos-Dumont ter voado sobre Paris, em agosto de 1907, é criada a primeira organização de aviação militar no Exército Americano, a *Aeronautical Division U.S Army Signal Corps* e, três meses depois, o helicóptero do mecânico Paul Cornu¹⁶² trás ao mundo o primeiro voo deste tipo de aparelho. Ainda no segmento de aparelhos inovadores é de salientar que foi em março de 1910 que Henri Fabre¹⁶³, após construí-lo, fez o primeiro voo num hidroavião de sucesso, o "Canard"¹⁶⁴. Em 1909, em Portugal começa a surgir a "causa da aviação", em julho Óscar Blank¹⁶⁵ adquire o "brevet" internacional da Federação Aeronáutica Internacional (FAI). A 27 de outubro Armand Zipfel¹⁶⁶ (com o seu "Voisin Antoinette") fez a primeira tentativa de voo em território nacional, no hipódromo de Belém, mas não conseguiu mais do que um salto de 200 metros a cerca de 8 metros de altura e ainda se despenhou na aterragem (note-se que apenas a 27 de abril do ano seguinte é que Julien Manet¹⁶⁷ conseguiu no mesmo local este feito). Em novembro um grupo de jovens¹⁶⁸ realizou os primeiros voos em planadores no país e a 11 de dezembro é fundado o Aeroclube de Portugal¹⁶⁹.

Em 1909 o país conheceu pela primeira vez a aviação, contudo, apenas em 1912 é que se dão os primeiros passos para trazê-la para Portugal. No final de agosto chegou a Portugal o avião "Maurice Farman MF4" adquirido pela creche do jornal *O Comércio do Porto* como objetivo de angariar fundos para a creche e posteriormente ser oferecido ao Exército. Alguns dias depois, no início de setembro o Tenente-coronel Albino Costa ofe-

¹⁶² Paul Cornu foi um engenheiro mecânico francês que nasceu em 1881 e morreu em combate na Segunda Guerra Mundial.

¹⁶³ Henri Fabre foi um engenheiro e aviador francês nascido em 1882 e a sua família teve importantes ligações à atividade náutica.

¹⁶⁴ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, op. cit.

¹⁶⁵ Óscar Blank foi um agente de seguros e colecionador de antiguidades que demonstrou grande interesse pela aviação, obteve o seu "brevet" a 12 de julho deste ano.

¹⁶⁶ Armand Zipfel foi um construtor e piloto de aviões que nasceu em 1883 e fez demonstrações aéreas em vários países da Europa.

¹⁶⁷ Julien Manet nasceu em 1877 em França, foi mecânico e obteve o seu "brevet" no dia 6 de janeiro de 1910. Participou também em várias competições ligadas à aviação.

¹⁶⁸ Artur de Moraes, Raul Marques Caldeira, Alberto Cortez, Gabriel Cisneiros de Faria (alunos do Instituto Industrial) e Ezequiel Garcia (jornalista).

¹⁶⁹ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, op. cit. Os fundadores deste clube foram Coronel Serpa Pimentel, Capitão Salvador Correia de Sá, Tenentes Ribeiro de Almeida, Raul Esteves, Augusto Figueiredo, Duarte Veiga, Silveira e Castro, Francisco Henriques, Rui Ribeiro, Sousa Aguiar, António Schiappa, Gustavo Tedeschi Correia Neves, Alferes Luís de Albuquerque Gusmão e os civis Augusto Esteves, Plácido Duro, Henrique Monteiro de Mendonça e Sotero Esteves.

receu ao Exército Português um monoplano *Deperdussin Tipo B* e no início de outubro o Partido Republicano Português adquiriu através de uma subscrição pública um biplano "Avro 500", o "República". Em novembro, o jornal *O Século* adquiriu também, através de subscrição pública, um "Voisin" que mais tarde ficou destruído fruto de um acidente de aviação¹⁷⁰. O exército já tinha assim alguns aparelhos e embora em junho o deputado Dr. António José de Almeida¹⁷¹ já tivesse apresentado, na Câmara de Deputados, um projeto de lei sobre Aviação Militar, ainda não havia pilotos militares "brevetados". Note-se ainda que o primeiro voo realizado por um português em Portugal (Alberto Sanches Castro¹⁷²) ocorreu no Mouchão da Póvoa em setembro, por esta altura o Exército já tinha ao seu dispor o avião oferecido por Albino Costa. Nas colónias o fenómeno da aviação também não passou despercebido, em novembro a Imprensa Moçambicana ofereceu ao Governo o "Manica Sofala"¹⁷³.

Em 1910 deu-se a Implantação da República, a Primeira República é marcada pela forte instabilidade política (dezenas de governos), muita violência e várias revoltas. Embora esta não seja propriamente a situação mais favorável para a sua criação, a Grande Guerra era cada vez mais eminente e começava a surgir a necessidade de, tal como as potências europeias, trazer a aviação militar para Portugal.

Pode-se dizer que 1913 foi um ano muito importante para Aviação Militar Portuguesa isto porque, após em janeiro o país ter-se filiado na Federação Aeronáutica Internacional (FAI), em fevereiro foi criada uma comissão, com vista à criação, da Aeronáutica Militar. É ainda neste ano que D. Luís de Noronha se tornou no primeiro português a morrer vítima de acidente aéreo¹⁷⁴ e que a FAI criou o "brevet" especial para hidroaviões¹⁷⁵.

O combate aéreo estava prestes a fazer as suas primeiras vítimas¹⁷⁶ quando a 14 de maio de 1914 a Proposta de Lei nº 162 foi levada à Assembleia pelo General Pereira d'Eça,

¹⁷⁰ M.C. Pinto, *História breve da aviação portuguesa*.

¹⁷¹ António José de Almeida, na altura deputado, foi um político membro e deputado português do Partido Republicano Português e foi também Presidente da República entre 1919 e 1923. Na altura que apresentou esta proposta era líder do Partido Republicano Evolucionista que ele próprio fundara no início do ano fruto da dissolução do antigo Partido Republicano.

¹⁷² Alberto Sanches Castro nasceu em 1888, foi aluno do Colégio Militar e jornalista português. A sua carreira na aviação começou quando tentou obter o "brevet" em França, mas não conseguiu, mais tarde juntamente com um grupo de entusiastas da sua terra natal adquiriu o avião no qual realizou este feito.

¹⁷³ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, pp. 130 a 139.

¹⁷⁴ *Ibidem*, pp. 167 a 171.

¹⁷⁵ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 79.

¹⁷⁶ No dia 5 de outubro de 1914 ocorreu o primeiro combate aéreo do mundo em que um avião (alemão) foi abatido pelos tripulantes de outro avião (um piloto e o seu mecânico) sobre França.

então Ministro da Guerra, e foi aprovada criando uma Escola de Aviação Militar. Em agosto do ano seguinte é aberto o concurso em que são admitidos aqueles que viriam a ser os primeiros pilotos de aviação da Marinha (Primeiro-tenente Sacadura Cabral e Guarda-marinha de Administração Naval António Caseiro) e do Exército Português¹⁷⁷. Em 1914 dá-se início à Grande Guerra na qual Portugal entra em março de 1916¹⁷⁸.

Pode afirmar-se que a formação destes dois pilotos de Marinha marca aquilo que neste estudo é considerado o início da Aviação Naval na Marinha Portuguesa, embora esta só tenha sido formalmente criada em 1917, foi a 14 de agosto de 1915 que o seu principal impulsionador, o Primeiro-tenente Sacadura Cabral, iniciou a sua carreira na aviação.

2.5. Aviação Naval Portuguesa

Este estudo prende-se essencialmente na "Aviação Naval nos *ACMN*" como tal, o que se vai agora relatar são apenas alguns dos principais acontecimentos que marcaram o período de existência desta aviação como forma de enquadramento do próximo capítulo.

Foi em 1916 que os primeiros pilotos da Marinha adquiriram o seu "brevet", Sacadura Cabral em março e António Caseiro em junho. Sacadura permaneceu em França com o objetivo de se especializar em hidroaviões (enquanto tratava da aquisição dos hidroaviões "*Franco-British Aviation*" (FBA) tendo regressado em setembro. António Caseiro regressou a Portugal e tornou-se instrutor da Escola de Aviação Militar enquanto Sacadura era Diretor de Instrução¹⁷⁹.

Com a entrada na Grande Guerra torna-se necessário combater os submarinos alemães que navegavam nas águas portuguesas, neste contexto a Aviação Naval torna-se necessária para a defesa do país. O ano de 1917 marcou formalmente o seu início, em janeiro chegaram a Portugal os primeiros hidroaviões "FBA" que Sacadura Cabral terá adquirido em França e a 28 de setembro foi criado pelo Decreto-Lei nº 3395 o Serviço e Escola de Aviação da Armada que teve como seu primeiro diretor o Capitão-de-mar-e-guerra Câmara Leme, ainda neste ano dá-se por concluído o provisório e primeiro (embora se tenha mantido durante todo o período de existência desta aviação) Centro de Aviação Naval (CAN), o Hangar do Bom Sucesso¹⁸⁰. No mês de dezembro

¹⁷⁷ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, p. 189-196.

¹⁷⁸ Clube Militar Naval, *Clube Militar Naval-150 Anos*, pp. 93 a 94. Portugal já se encontrava indiretamente envolvido neste conflito (nas Colónias) embora só tenha entrado oficialmente em 1916.

¹⁷⁹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 88 a 90.

¹⁸⁰ E.P. da C. Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, p. 133-134.

dão-se dois acontecimentos que marcaram a história da Aviação Naval, desastrosamente no dia 8 deste mês António Caseiro é atingido por revoltosos enquanto sobrevoava o Parque Eduardo VII e morre cinco dias depois, note-se também que em agosto do ano seguinte morreu o primeiro aviador da Aviação Naval e em missão de guerra, o Segundo-tenente Azeredo Vasconcelos. Por outro lado, seis dias depois da morte de Caseiro, entraram pela primeira vez na doca do Bom Sucesso os hidroaviões "FBA" marcando assim o início da atividade operacional deste serviço na Armada¹⁸¹.

No ano do armistício cria-se a Direção da Aeronáutica Naval e iniciam-se as obras para a instalação do CAN de Aveiro¹⁸². No arquipélago dos Açores Adolfo Trindade assume o comando do Centro de Aviação Marítima da Horta que em novembro foi transferido para Ponta Delgada¹⁸³. Pouco mais de um mês após o armistício os franceses deixaram S. Jacinto e o Primeiro-tenente Moreira de Carvalho assumiu o comando do CAN de Aveiro que passava agora para as mãos dos portugueses¹⁸⁴.

Com a chegada do ano de 1920 os desastres voltam à Aviação Naval, no dia 11 de março o Segundo-tenente Alberto Xavier juntamente com o Primeiro-fogueiro Silva Dias e o Primeiro-artilheiro António Laranjinha, após greve dos correios, tentaram fazer chegar a correspondência via aérea à capital, contudo tiveram de amargar de emergência não tendo sido salvos a tempo¹⁸⁵. Este foi também um ano que à semelhança do que se passou em 1918 há um contraste de acontecimentos, pode-se dizer que 1920 é marcado pelo início dos grandes "raids" aéreos na Aviação Naval com a realização de 17 a 19 de maio da já referida viagem "Calshot-Lisboa".

Em 1921, ano em que no mês de maio foi encerrado o CAN de Ponta Delgada¹⁸⁶ começou, contudo, a mais gloriosa temporada para a Aviação Naval tendo como principais protagonistas Gago Coutinho e Sacadura Cabral. A 22 de março de 1921 ocorreu a viagem "Lisboa-Madeira", como já foi referido esta viagem serviu como preparação para aquela que viria a ser a primeira travessia aérea do Atlântico Sul. Esta última teve grande impacto na Marinha, em Portugal e em todo o mundo, foi provida de grande progresso e rigor científico que, contudo, não descredibilizou a enorme coragem destes dois oficiais

¹⁸¹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 101 a 111.

¹⁸² Situado em São Jacinto

¹⁸³ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 505 a 506.

¹⁸⁴ *Ibidem*, p. 113.

¹⁸⁵ *Ibidem*, pp. 141 a 142.

¹⁸⁶ *Ibidem*, p. 506.

da Armada. Mas aquilo que muitos viam como o culminar de uma série de ambições e preparativos, para Sacadura era apenas o início. Em abril de 1923 o aviador da Armada entregou uma proposta de circum-navegação que foi rejeitada. Isto juntamente com outros conflitos (que teve com o governo ligados à venda de selos comemorativos da travessia) levou-o a pedir demissão no dia 2 de novembro de 1923, este pedido de demissão não foi aceite e Sacadura também não desistiu dos seus planos, no ano seguinte procedeu à aquisição de novos hidroaviões para a Aviação Naval com o objetivo de virem a ser utilizados nesta circum-navegação. Foi então, neste cenário, que no dia 15 de novembro de 1924 Sacadura Cabral e o seu mecânico Pinto Corrêa desapareceram no Atlântico Norte enquanto traziam para Portugal um destes hidroaviões, as causas deste desaparecimento ainda hoje são desconhecidas¹⁸⁷.

Apenas em 1925, oito anos após a criação formal da Aviação Naval é que a Armada passou a formar os seus próprios aviadores, no dia 20 de maio foi criado o "Grupo Misto de Esquadrilhas Sacadura Cabral" e a "Escola de Aviação Naval Gago Coutinho" no Centro do Bom Sucesso¹⁸⁸. Quatro anos depois da Travessia Aérea do Atlântico Sul os aviadores navais voltaram aos "raids", desta vez com a viagem "Lisboa-Madeira-Açores" que como já foi referido não teve o sucesso pretendido.

Como já foi referido a situação política e económica do país na Primeira República não era de todo favorável ao investimento e modernização das Forças Armadas, no entanto em 1926 ocorre um golpe militar que dá origem à Ditadura Militar, em 1928 inicia-se a Ditadura Nacional e mais tarde é aprovada a Constituição que origina o Estado Novo (1933). A instalação de um regime ditatorial trás ao país a ordem política e económica que, como se vai poder verificar, favoreceu a Marinha¹⁸⁹ e a Aviação Naval. A aprovação do "Plano Magalhães Correia"¹⁹⁰ em 1930 é a prova disso mesmo¹⁹¹.

De 1927 a 1942 dá-se um conjunto de acontecimentos que demonstram o sentido positivo no qual a Aviação Naval evoluiu (com a exceção da extinção do CAN de Macau), a execução do referido Plano surge como uma explicação disso mesmo. Em abril de 1927 foram enviados para Macau três hidroaviões sob o comando de José Cabral, criou-se

¹⁸⁷ *Ibidem*, pp. 213 a 234.

¹⁸⁸ *Ibidem*, pp. 260 a 261.

¹⁸⁹ Clube Militar Naval, *Clube Militar Naval-150 Anos*, p. 86. Note-se que desde o Ultimato Inglês (1890) a Armada encontrava-se cada vez mais obsoleta no que diz respeito a navios grandes tendo atingindo no início do século XX o seu máximo de degradação.

¹⁹⁰ Este plano segue as mesmas linhas que o Almirante Pereira da Silva tinha proposto alguns anos antes.

¹⁹¹ Clube Militar Naval, *Clube Militar Naval-150 Anos*, p. 86-105.

assim o Centro de Aviação de Macau que viria a ser encerrado cinco anos mais tarde¹⁹². De 27 de agosto a 3 de setembro de 1928 realizou-se a viagem "Itália-Lisboa"¹⁹³ e em 1931 o serviço apoiou de forma decisiva o Exército Português na Ilha da Madeira como já foi anteriormente explicado. Em 1933 foi constituída uma comissão com o objetivo de estudar o novo CAN de Lisboa (lembre-se que o provisório Centro do Bom Sucesso já se encontrava nesta situação há dezasseis anos)¹⁹⁴. De 30 de junho a 31 de julho foi realizada a também já referida viagem "Lisboa-Madeira-Açores-Lisboa" e em agosto a "Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho" transferiu-se para o CAN de Aveiro¹⁹⁵. No ano de 1936 o Serviço de Aviação Naval sofreu uma reorganização ao nível dos seus quadros e de 22 a 31 de outubro deu-se a viagem Lisboa-Calshot-Lisboa. Em 1937 é dado início à colaboração da Aviação Naval com as missões hidrográficas do Ultramar e ilhas adjacentes, através de fotografia aérea¹⁹⁶. Entre 1937 e 1941 foram novamente criados o CAN de Macau e Ponta Delgada respetivamente¹⁹⁷.

Nos anos que se seguem observa-se um conjunto de acontecimentos negativos para a Aviação da Armada, a única exceção, como se poderá verificar, será apenas os bons resultados obtidos no âmbito do treino e doutrina luta-antissubmarina (OTAN). Em 1942 e 1946 os Centros de Aviação Naval que haviam sido reativados são novamente extintos pela mesma ordem e entre isto, em 1943 cria-se a polémica e desastrosa "Esquadrilha B" na Portela de Sacavém. A organização da defesa nacional foi alterada com a "Lei nº 2024 (Bases da Defesa Nacional)", esta alteração tornou possível o desencadear do processo de criação da Força Aérea Portuguesa que será também referido. A 4 de Abril de 1949 Portugal entrou na OTAN e neste âmbito criou-se no CAN de Aveiro a primeira esquadrilha antissubmarina do país que teve grande sucesso e visibilidade perante os membros da Aliança¹⁹⁸.

¹⁹² V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 509.

¹⁹³ Esta viagem foi realizada por seis hidroaviões "Macchi" divididos em duas patrulhas. Os aviadores que os pilotaram foram o Comandante Pedro Rosado, Primeiro-tenente Paulo Viana, os Segundo-tenente Armando Roboredo, Aires de Sousa, António Namorado, e Cardoso de Oliveira. Os mecânicos que os acompanhavam em cada um dos aparelhos foram os Primeiro-marinheiro Álvaro de Barros Pereira, João Vicente e Girão, Primeiro-artilheiro Manuel Marreiros, João dos Santos e Primeiro-cabo Manuel Caetano Machado. A grandiosidade da viagem prende-se no facto de ter sido realizada com um tão grande número de aparelhos em simultâneo.

¹⁹⁴ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 317.

¹⁹⁵ Edgar Pereira da Costa Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 3, Lisboa, Ed. Cromocolor, 1984, p. 143-144.

¹⁹⁶ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 336.

¹⁹⁷ *Ibidem*, pp. 507 a 510.

¹⁹⁸ *Ibidem*, pp. 377 a 382.

O que se passa a apresentar de seguida é a sequência de Leis e Decretos-Lei (DL) que gradualmente extinguíram a Aviação Naval¹⁹⁹:

- 1 de agosto de 1950, DL nº 37909 cria o cargo de Ministro da Defesa Nacional fazendo com que Marinha, Exército e Subsecretariado de Estado da Aeronáutica (também criado neste DL) passem a depender dele.
- 15 de janeiro de 1952, Lei nº 2051 promulga bases da defesa nacional (governo adquire poderes para definir a política militar).
- 27 de maio de 1952, Lei nº 2056, a proposta de lei nº 186 de janeiro de 1952 (Organização Geral da Aeronáutica Militar) é aprovada sobe forma desta lei.
- 28 de junho de 1952, DL nº 38805, a Direção da Aeronáutica Naval e todas as suas infraestruturas passam a depender do Ministério da Defesa.
- 31 de dezembro de 1952 DL nº 39071 promulga os quadros e efetivos da Aeronáutica Militar.
- 31 de dezembro de 1957, DL nº 41492 cria a Força Aérea Portuguesa

A Aviação Naval na Marinha é extinta num momento em que (após Portugal ter entrado na OTAN em 1949) a Aliança vê em Portugal grande interesse estratégico no que diz respeito à Marinha e à Aviação Naval e investe fortemente nela²⁰⁰. Com o seu término na Armada acabam também as missões hidrográficas no Ultramar e ilhas adjacentes²⁰¹. Quando em 1952 a Direção de Aviação Naval passou a depender do Ministério da Defesa, foram criadas as Forças Aeronavais (com os mesmos recursos humanos e materiais) com o objetivo de satisfazer as necessidades operacionais da marinha, contudo ao longo do tempo os militares da Armada foram escolhendo entre ingressar na Força Aérea ou regressar à Marinha. A 1 de abril de 1958 o quadro "aeronaval" foi extinto na Armada e a 1 de agosto de 1962 o último aviador naval (Comandante Ferrer Caeiro) regressou à Marinha²⁰².

2.6. Em Síntese

A Aviação Naval existiu como Serviço da Marinha Portuguesa desde 28 de setembro de 1917 até 31 de dezembro de 1952²⁰³. A sua criação deveu-se em grande parte ao em-

¹⁹⁹ *Ibidem*, pp. 387 a 414.

²⁰⁰ António José Telo, *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, vol. 1, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 478.

²⁰¹ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 336.

²⁰² *Ibidem*, pp. 414 a 416.

²⁰³ DL nº 3395 e DL nº 39071

penho e trabalho desenvolvido pelo Primeiro-tenente Sacadura Cabral, foi fortemente impulsionada pela necessidade de patrulha costeira e antissubmarina durante a Grande Guerra mas rapidamente demonstrou um conjunto de outras potencialidades. Durante este período trabalhou com 256 aviões de 34 diferentes tipos²⁰⁴, operou a partir de 6 Centros de Aviação Naval²⁰⁵ (CAN) e contou com 422 operacionais²⁰⁶. Entre os seus principais feitos e missões destacam-se as inúmeras viagens aéreas (*raids*) (como foi o caso da famosa "Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul"), patrulha e luta antissubmarina, busca e salvamento de náufragos (Segunda Guerra Mundial), apoio a missões hidrográficas (fotografia aérea), apoio à segurança interna e diplomacia²⁰⁷, apoio à navegação e vigilância de águas territoriais. Importa também realçar que, em grande parte, fruto da instabilidade política da Primeira República durante este período a Marinha teve cerca de trinta e cinco Ministros da Marinha (alguns deles ocuparam mais do que uma vez o cargo e outros foram apenas interinos), no dia 28 de setembro de 1917 ocupava o cargo o Comandante Arantes Pedrosa e em 1952 o Almirante Américo Thomaz²⁰⁸.

2.7. Sacadura Cabral

Artur de Sacadura Cabral, nascido a 23 de maio de 1881, é natural de Celorico da Beira, distrito da Guarda. O falecimento do seu pai, Artur Sacadura Cabral e o facto de ter mais nove irmãos para sustentar (juntamente com a sua mãe), pensa-se ter sido uma das razões que o levou a ingressar a Armada quando ainda não tinha completado 17 anos

²⁰⁴ Existem algumas divergências nas várias obras quanto ao número de aviões que serviram na Aviação Naval, esta informação é tanto no *Quando a Marinha Tinha Asas...* como no texto de Silva Soares nas (*Memórias da Academia de Marinha*) muito próxima da exposta por Trindade dos Santos na *Revista da Armada*, as diferenças que existem é que Viriato Tadeu indica terem existido dezoito hidroaviões "*Donnet Denhart*" em vez dos dez indicados por Trindade dos Santos, conta também com os seis "*Hawker-Osprey III*" atribuídos ao Ministério das Colónias e dois "George Levy HP2" que não constavam na lista de Trindade dos Santos. Silva Soares inclui os mesmos dados que Viriato Tadeu com a exceção de 5 aviões de um modelo alemão que não tem em conta.

²⁰⁵ Foram tidos em conta o CAN de Lisboa, Aveiro, Ponta Delgada, Horta, Macau e a Esquadilha B. O CAN do Algarve e o Centro do Montijo não constam nesta contagem visto que o primeiro nunca chegou a estar operacional e o segundo não chegou a servir a Aviação Naval

²⁰⁶ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, pp. 467 a 472. Desta contagem foram tidos em conta 104 pilotos ou observadores, 15 Engenheiros Maquinistas Navais e 5 pilotos da Reserva Legionária (todos eles entraram como oficiais). 258 Montadores e Mecânicos, Artífices Mecânicos, Mecânicos de Aviação, Artífices de Aviação, Artífices Radiotelegrafistas, Radiotelegrafistas e Operadores de Radar e Artilheiros Mecânicos de Armamento (entraram todos como Sargentos ou Praças). E, por fim, 40 civis.

²⁰⁷ No que diz respeito à segurança interna fala-se da revolta no Norte em 1919 e na revolta da Madeira em 1931, e na tentativa de minimizar os efeitos da greve dos correios em 1920. Quanto ao apoio à diplomacia fala-se na Viagem Lisboa-Calshot em 1936.

²⁰⁸ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*

de idade, a 10 de novembro de 1897. Entrou na Escola Naval com o posto de Aspirante da classe de Marinha²⁰⁹.

Após ter completado o curso da Escola Naval com a melhor cotação do seu curso²¹⁰, integrou em 1901 a Divisão Naval do Indico onde embarcou em vários navios e, já como Segundo-tenente, foi comandante de alguns deles²¹¹. Em 1904 iniciou os trabalhos no âmbito da hidrografia (inicialmente em sondagens de portos, baías e rios) e posteriormente em geodesia onde contribuiu para a delimitação das fronteiras de Moçambique²¹². Em 1907 conheceu Gago Coutinho que viria a ser o seu grande companheiro em duas das suas mais importantes viagens aéreas. Sob o seu comando, Sacadura Cabral participou na missão geodésica de Moçambique até 1911, ano em que foi promovido a Primeiro-tenente e nomeado Adjunto do Comissário de Limites da Missão Portuguesa na Província de Angola²¹³. O seu interesse pela aviação nasceu com a leitura de jornais e revistas, que fazia chegar aos seus acampamentos, e que notificavam os progressos da aviação²¹⁴.

Em 1915 quando regressou a Lisboa, com 34 anos, decidiu concorrer ao curso pioneiro de Aeronáutica Militar em Portugal juntamente com mais dez candidatos (nove do exército e o Guarda-marinha António Caseiro). Juntamente com Caseiro foi tirar o curso a França e no dia 9 de março de 1916 obteve o seu *brevet*. De seguida foi especializar-se em hidroaviões enquanto tratava da aquisição dos primeiros hidroaviões da Marinha. Quando regressou a Portugal foi nomeado Chefe de Instrução na Escola de Aeronáutica Militar de Vila Nova da Rainha. O seu grande contributo e dedicação possibilitou que em 1917 fosse criado o Serviço de Aviação Naval na Armada²¹⁵.

Tomando contacto com os protagonistas da primeira travessia do Atlântico Norte, Sacadura Cabral propôs ao Governo Português a travessia aérea do Atlântico Sul. A 22 de março de 1921 juntamente com Gago Coutinho (navegador), Ortins de Bettencourt²¹⁶

²⁰⁹ Bruno Gonçalves Neves, «Comandante Sacadura Cabral», *Patronos dos Cursos Tradicionais da Escola Naval 1936-2007*, Alfeite, 2007, p. 259.

²¹⁰ José de Oliveira Boléo, *Gago Coutinho e Sacadura Cabral. No Cinquentenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico (1922-1972)*, Lisboa, Comissão Nacional Das Comemorações Sociedade de Geografia de Lisboa, 1972, p. 9.

²¹¹ B.G. Neves, «Comandante Sacadura Cabral», p. 259.

²¹² J. de O. Boléo, *Gago Coutinho e Sacadura Cabral. No Cinquentenário Da Primeira Travessia Aérea Do Atlântico (1922-1972)*, p. 9.

²¹³ B.G. Neves, «Comandante Sacadura Cabral», p. 259.

²¹⁴ Rui Miguel da Costa Pinto, *Gago Coutinho. O último grande aviador português*, 1., Lisboa, Eranos edições e multimédia, 2014, p. 65.

²¹⁵ B.G. Neves, «Comandante Sacadura Cabral», p. 259.

²¹⁶ A carreira e a relação com a Aviação Naval de Ortins Bettencourt e Roger Soubiran serão analisadas com mais detalhe mais à frente nesta dissertação.

(segundo piloto) e Roger Soubiran (mecânico) realizou a primeira travessia aérea Lisboa-Funchal. Esta viagem ficou marcada pelo rigor científico dos métodos de navegação utilizados e surgiu como uma preparação para aquela que mais tarde viria a ser a primeira travessia aérea do Atlântico Sul. Esta, realizada apenas por Sacadura e Coutinho, ocorreu entre 30 de março e 22 de junho de 1922, depois de muitos percalços, mas com igual rigor e precisão na navegação, os dois oficiais da Armada alcançaram o Rio de Janeiro²¹⁷. Sacadura Cabral foi promovido a Capitão-tenente em 1918 e a Capitão-de-fragata (por distinção) em 1922²¹⁸.

Após o sucesso da travessia, Sacadura fez uma proposta de circum-navegação. Esta foi inicialmente rejeitada por falta de verba levando Sacadura a pedir demissão a 11 de fevereiro de 1923, mais tarde o pedido foi indeferido, mas esta viagem não se viria a realizar porque a 15 de novembro de 1924 desapareceu juntamente com o seu mecânico (Pinto Corrêa) enquanto trazia da Holanda um dos três hidroaviões "*Fokker*" destinados a este projeto²¹⁹.

2.8. Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul

A primeira travessia aérea do Atlântico Sul foi iniciada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral no dia 30 de março de 1922 e completada a 17 de junho de 1922. Com o final da Grande Guerra começou a crescer por todo mundo o espírito das grandes viagens aéreas, os *raids*. Em Portugal, mais propriamente na Aviação Naval, Sacadura Cabral não ficou indiferente a estes acontecimentos, em maio de 1919 foi constituída uma Comissão de Navegação Aérea por forma a responder às exigências do então Ministro da Marinha. Fazendo uso desta comissão, Sacadura apresentou o seu plano de travessia entre Lisboa e o Rio de Janeiro²²⁰. O plano foi aprovado, no entanto haviam ainda dois grandes entraves por resolver, o primeiro estava relacionado com o aparelho e a autonomia que necessitava para esta travessia, o segundo prendia-se no método de navegação que teria de ser rigoroso o suficiente para poder conduzir por via aérea o aparelho ao seu destino. Quanto ao primeiro Sacadura iniciou imediatamente as negociações com as diferentes fábricas de aviões que culminou com a aquisição inicialmente de dois hidroaviões "*Felix-towe F3*"²²¹.

²¹⁷ B.G. Neves, «Comandante Sacadura Cabral», pp. 260 a 261.

²¹⁸ J. de O. Boléo, *Gago Coutinho e Sacadura Cabral. No Cinquentenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico (1922-1972)*, p. 9.

²¹⁹ *Ibidem*, pp. 13 a 14.

²²⁰ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 129.

²²¹ *Ibidem*, p. 144.

Quanto ao segundo, juntamente com Gago Coutinho ambos desenvolveram um sistema de navegação utilizando um sextante adaptado, um corretor de rumos (por eles idealizado) e um conjunto de boias de fumo que eram lançadas e permitiam saber a força e a direção do vento e assim corrigir o rumo e saber a velocidade verdadeira do avião.

Com isto a 22 de março de 1921 a tripulação anteriormente referida alcançou a Madeira. Quanto ao sistema de navegação, este deu provas da sua precisão e utilidade, o mesmo não se pode dizer relativamente ao hidroavião "*Felix-towe F3*" que na tentativa de regresso a Lisboa ficou destruído enquanto tentava levantar voo ao largo de Porto Santo²²².

Após a aquisição de um hidroavião "*Farey III-DMK-III*" com um único motor "*Rolls-Royce-Eagle V III*", de flutuadores e especialmente modificado para a travessia, Sacadura Cabral foi para Inglaterra com o objetivo de acompanhar o processo de construção e treino.

A travessia realizada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral teve início no dia 30 de março. Com o objetivo de apoiar a travessia, a Armada colocou à disposição três navios, um cruzador, um navio hidrográfico e uma canhoneira, largaram a 25 de março de 1922, o primeiro foi para Cabo Verde enquanto que os outros dois seguiram para as Canárias. A viagem foi feita em onze tiradas e utilizou três hidroaviões, passa-se agora a fazer um breve resumo destas tiradas.

Na primeira tirada "Lisboa - Las Palmas" foi utilizado o hidroavião adquirido inicialmente para a travessia, o "*Farey 40*" e posteriormente batizado como "Lusitânia", foram percorridas 703 milhas náuticas durante oito horas e trinta e sete minutos, quanto a problemas ocorridos destacam-se apenas pequenas avarias.

Na segunda tirada, devido ao facto de não ter sido possível fazer descolar, de Las Palmas, o hidroavião com carga completa, tiveram de voar até Gando para posteriormente fazer a descolagem com a carga pretendida (combustível). Esta tirada teve início no dia 3 de abril e foram percorridas quinze milhas náuticas em vinte e um minutos. No final foi verificado que os flutuadores não eram estanques o que levou a que o hidroavião tivesse de voar primeiro para São Vicente para que pudesse ser encalhado e resolvidos os problemas de estanqueidade (o que não era possível fazer na ilha de Santiago).

²²² *Ibidem*, pp. 144 a 167.

A terceira tirada, "Gando - São Vicente", foi realizada no dia 5 de abril e foram percorridas oitocentas e quarenta e nove milhas náuticas em dez horas e quarenta e três minutos, relativamente a problemas foi relatada uma avaria na bússola que foi resolvido por Sacadura com a colocação de um pano que absorveu as vibrações que a causavam. Foi também comprovado que os excessivos consumos do "Lusitânia" poderiam por em causa a travessia. Posto isto começou a ser ponderada a possibilidade de amarar nos Penedos de São Pedro e São Paulo por forma a reabastecer e só depois seguir para a ilha de Fernando de Noronha, foi ainda concluído que o "Lusitânia" não conseguiria descolar com carga completa desta ilha e como tal seguiu para a ilha de Santiago.

A quarta tirada realizada no dia 17 de abril entre São Vicente e Santiago teve a duração de duas horas e quinze minutos e foram percorridas cento e setenta milhas náuticas.

A quinta tirada foi realizada no dia 18 de abril entre a ilha Cabo Verdiana de Santiago e os Penedos de São Pedro e São Paulo, foram percorridas novecentas e oito milhas náuticas em onze horas e vinte e um minutos. Durante a amaragem um dos flutuadores partiu-se e o hidroavião ficou destruído. Como resposta, um novo hidroavião "Farey 16" posteriormente batizado de "Portugal" foi enviado sobre ordens de Azevedo Coutinho, então Ministro da Marinha. O "Portugal" foi levado até aos Penedos de São Pedro e São Paulo por um paquete, o "Bajé" que fazia a ligação entre Lisboa e Rio de Janeiro, no entanto o desembarque não foi possível e teve de ser feito em Fernando de Noronha.

A sexta tirada foi iniciada no dia 11 de maio e tinha como objetivo descolar de Fernando de Noronha, voar até aos "Penedos" e voltar, contudo, pouco depois de terem contornado os "Penedos", o motor parou e Sacadura Cabral e Gago Coutinho tiveram de amarar de emergência. Após esta avaria no motor, algumas horas mais tarde Sacadura conseguiu por de novo o motor a trabalhar e descolar, no entanto vinte e cinco minutos depois o motor voltou a parar e antes que o hidroavião se afundasse, os dois tripulantes foram salvos por um cargueiro inglês, o "Paris City".

Como consequência, um outro hidroavião "*Farey 17*", batizado como "Vera Cruz" foi enviado a bordo do cruzador (adaptado) "Carvalho Araújo". A sétima tirada foi realizada no dia 5 de junho entre Fernando de Noronha e Recife, foram percorridas trezentas milhas náuticas em quatro horas e trinta e dois minutos.

Posteriormente foram realizadas mais quatro tiradas até ao Rio de Janeiro, do Recife até Baía, de Baía para Porto Seguro, de Porto Seguro para Vitória e finalmente de Vitória para o Rio de Janeiro, durante estas quatro tiradas foram percorridas mil cento e duas

milhas náuticas em dezoito horas e trinta minutos. Estas tiradas foram realizadas sem grandes percalços entre 8 e 17 de junho.

Na sequência da travessia Sacadura Cabral ambicionou uma viagem de volta ao mundo para qual abriu uma subscrição pública e lançou um apelo aos pilotos brasileiros para que fizessem parte do projeto. A subscrição não rendeu o dinheiro necessário e os aviadores brasileiros também não se mostraram interessados com o projeto. Todas estas razões acopladas às que já foram anteriormente referidas levaram a que esta viagem nunca tivesse sido realizada²²³.

²²³ J. de O. Boléo, *Gago Coutinho e Sacadura Cabral. No Cinquentenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico (1922-1972)*, p. 13.

3. Aviação Naval nos *Anais* do Clube Militar Naval

Numa fase inicial foram utilizados os Fascículos de 10 a 12 dos *ACMN* do ano 1979 (ano CIX). Estes constituem o índice dos *ACMN* desde a sua criação em 1870 até 1970 (100 primeiros anos). O índice é composto por três partes, a primeira ordena os textos consoante o seu autor (ordem alfabética de apelido), a segunda ordena-os por assunto (também por ordem alfabética) e a última é um conjunto de notícias necrológicas (ordem alfabética de apelido do falecido)²²⁴.

Quanto ao ponto de partida para esta fase do estudo foi decidido, tal como no enquadramento desta dissertação, começar pela "conquista do ar". Como se pode verificar pelo que já foi estudado, a "conquista do ar" começou a ser ponderada muito antes da publicação do primeiro número dos *ACMN*, como tal serão procurados e analisados todos os textos relacionados com a temática desde o primeiro número dos *ACMN*. No dia 1 de abril de 1958 o Quadro Aeronaval foi extinto na Armada e no dia 1 de agosto de 1962 o último aviador naval regressou à Marinha. Embora ainda nos dias de hoje este assunto seja abordado nos *Anais*, esta análise prende-se numa analogia entre os factos que ocorreram e aquilo que foi escrito na época face ao sucedido, serão com isto analisados todos os textos até ao ano de 1962.

Partindo do "Índice de Assuntos" escolheu-se o tema Aeronáutica, relativamente a este assunto o índice indica que também sejam estão relacionados os assuntos Astronáutica²²⁵, Balões, Navegação Aérea e Travessia 1ª Aérea do Atlântico Sul. O assunto "Cabral, Artur de Sacadura Freire" também foi acrescentado pelo distinto contributo e importância que este oficial teve para a criação e desenvolvimento da Aviação Naval. Foram selecionados todos os textos indicados relativos a estes quatro assuntos entre as datas indicadas e o resultado foi o seguinte:

- Foram identificados 126 textos
- 50 autores distintos²²⁶
- Escritos entre 1882 e 1962

²²⁴ Comissão de Redação dos *ACMN*, « Índice dos Anais do Clube Militar Naval 1870-1970 », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano CIX, Lisboa, 1979, pp. 765 a 1159.

²²⁵ Este assunto não será tido em conta pela sua falta de relação direta com o tema em estudo.

²²⁶ 46 autores identificados, 4 anónimos ou que a identificação pela assinatura não foi possível e 6 instituições/organizações.

Após análise dos títulos (ou até mesmo dos textos quando o título não é explícito) de cada um desses textos decidiu-se fazer uma segunda divisão. Como já foi referido todos os artigos referentes aos assuntos "Aeronáutica" e "Balões", publicados antes de setembro de 1917 tem todo o interesse de serem analisados, a partir desta data encontramos alguns textos (dentro do assunto "Aeronáutica") que embora não estejam diretamente relacionados com a Aviação Naval, relatam acontecimentos e expõem problemáticas relativos às aviações militar e comercial a nível mundial, que pela sua importância não serão deixados de parte neste estudo como forma de enquadramento e contextualização²²⁷.

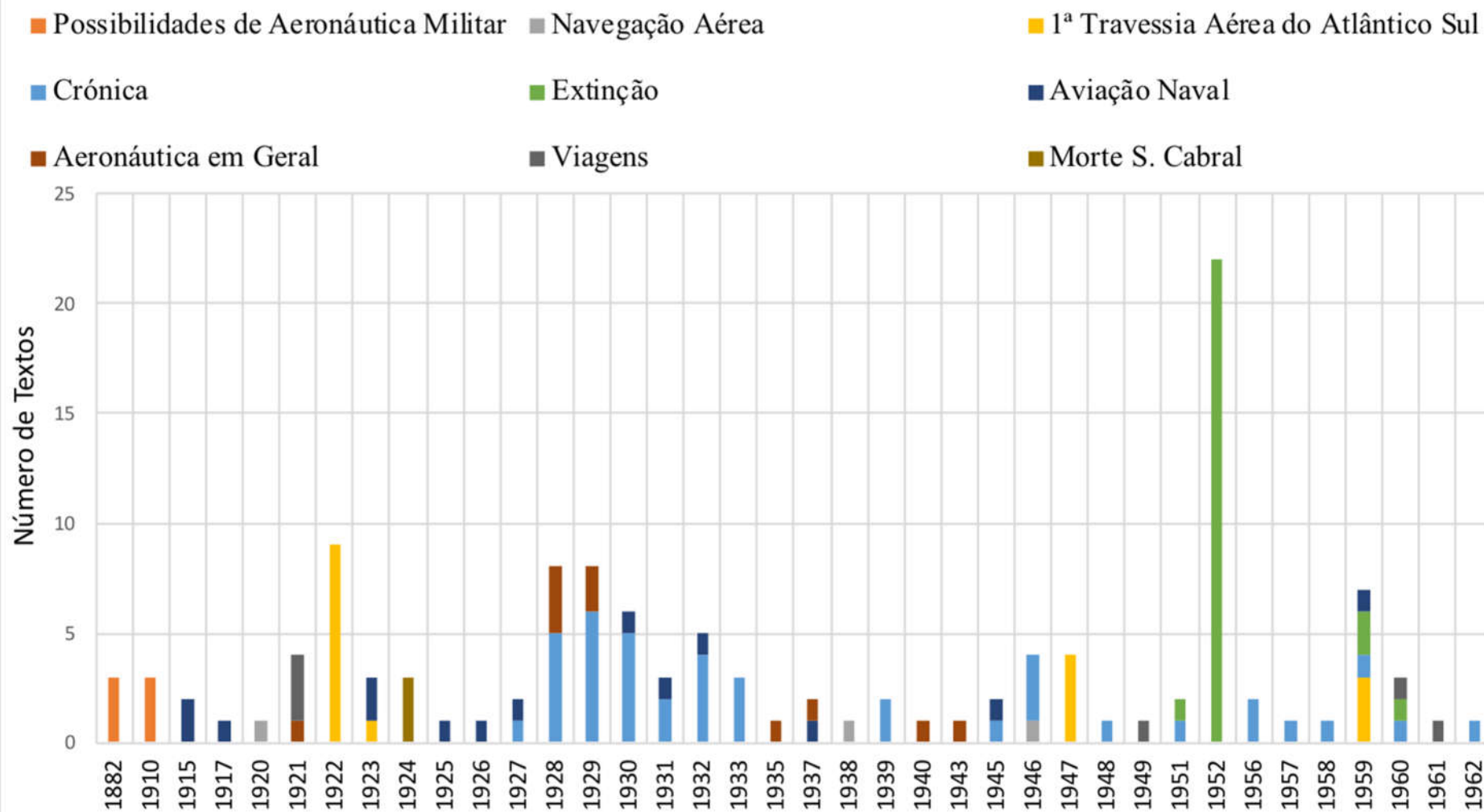
Com isto foi decidido subdividir o assunto "Aeronáutica" em vários temas (Aeronáutica em Geral, Crónica, Aviação Naval, Viagens e Extinção) e os assuntos "Navegação Aérea", "Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul" e "Cabral, Artur de Sacadura Freire" passaram a partir de agora a ser considerados como temas em estudo. Ao assunto "Balões" juntou-se um outro conjunto de textos que abordavam a possível aplicação militar dos meios aeronáuticos e atribui-se o tema "Possibilidades de Aeronáutica Militar". Passa-se agora a identificar todos os temas:

- Possibilidades de Aeronáutica Militar (6 textos de 2 autores distintos)
- Navegação Aérea (3 textos de 3 autores distintos)
- Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul (17 textos de 10 autores distintos)
- Crónica (41 textos de 9 autores distintos, 2 deles regulares)
- Extinção (26 textos de 12 autores distintos)
- Aviação Naval (14 textos de 11 autores distintos)
- Aeronáutica em Geral (10 textos de 8 autores distintos)
- Viagens (6 textos de 4 autores distintos)
- Morte de Sacadura Cabral (3 textos de 2 autores distintos)

No gráfico que se segue encontram-se distribuídos os 126 textos pelo ano em que foram escritos agrupados tema a tema.

²²⁷ note-se que pela relação que tem com a extinção da Aviação Naval, o assunto Força Aérea também foi acrescentado à lista, no entanto não existe nenhum texto com este assunto publicado antes de 1962 e como tal foi decidido não ter em conta

Temas dos textos dos ACMN ao longo do periodo a estudar



Este gráfico representa uma primeira abordagem baseada nos assuntos que os números 10 a 12 dos *ACMN* 1979²²⁸ proporcionaram bem como uma rápida análise dos títulos dos textos. Desta primeira abordagem podem-se tirar desde já algumas informações e formular algumas questões que vão guiar esta investigação.

Relativamente às "Crónicas", pode-se dizer que existiram dois grandes períodos de escrita, o primeiro de 1927 a 1933, fruto do trabalho de Namorado Júnior²²⁹ (22 dos 26 textos publicados neste período), e o segundo de 1956 a 1960 em que Esteves Brinca²³⁰ produziu seis textos. Estes autores destacam-se dos restantes pela quantidade e regularidade das crónicas que escreveram nos referidos períodos. De seguida serão analisadas todas as crónicas uma a uma por forma a perceber o porquê da escrita de crónicas nestes períodos e por tais autores assim como o conteúdo nelas exposto. Pretende-se assim com esta análise responder às seguintes questões:

- De que forma é que as crónicas ajudam a perceber a história da Aviação Naval Portuguesa?
- Existiu alguma tentativa de num dos principais períodos de escrita (1928-1933) ter alguma influência no "Plano Magalhães Correia"?
- De que forma é que os autores abordaram problemas e soluções para a Aviação Naval Portuguesa nos *ACMN*?
- A coerência do *Índice* dos *ACMN* relativamente à aeronáutica.

Relativamente ao tema "Aeronáutica em Geral", os textos aparentam estar aleatoriamente espalhados pelos vários anos e a análise dos seus títulos sugere que falem apenas de acontecimentos e factos importantes no âmbito da aviação nacional e internacional. Estes textos serão analisados por forma a compreender se o tema atribuído foi o correto e também para verificar se existe alguma ligação entre eles e a Aviação Naval e caso haja perceber qual a influência que tiveram e o porquê de terem sido escritos nos *Anais*. Surgem então as seguintes questões para esta fase da investigação:

- De que forma é que o conteúdo e forma destes textos estão relacionados com as "Crónicas de Aviação"?
- De que forma é que os autores abordaram problemas e soluções para a Aviação Militar Portuguesa e qual a sua relação com a Aviação Naval?

²²⁸ Comissão de Redação dos *ACMN*, *Índice dos Anais do Clube Militar Naval 1870-1970*.

²²⁹ António Namorado Júnior foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

²³⁰ Mário Esteves Brinca foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador

- De que forma é que estes textos ajudam a estudar a história da Aviação Militar Portuguesa?
- A relação entre o aumento da afluência a este tipo de textos no período de 1927 a 1929 e o "Plano Magalhães Correia"?

O tema "Navegação Aérea" foi escrito por três autores distintos em três anos diferentes, Gago Coutinho escreveu antes da Viagem Lisboa-Madeira consequentemente antes da Travessia do Atlântico Sul, o seu texto será estudado por forma a perceber a sua envolvência com a preparação destas duas. Relativamente aos outros dois autores, visto que publicaram os textos muito depois da travessia, resta analisá-los por forma a perceber:

- Qual o papel da informação do texto de Gago Coutinho nas viagens que posteriormente realizou?
- De que forma a navegação aérea evoluiu após a travessia e qual o impacto que os métodos de Gago Coutinho e Sacadura Cabral tiveram para a sua evolução?

O tema "Morte de Sacadura Cabral" diz respeito à morte de Sacadura Cabral em que os textos foram escritos logo após o seu desaparecimento no Atlântico Norte. A sua análise procura ajudar a compreender melhor a morte do principal impulsionador da Aviação Naval e compreender também qual a opinião na época relativamente aos seus feitos e ao modo de como desapareceu. As questões de investigação que surgem na análise deste tema são as seguintes:

- De que forma é que os textos necrológicos sobre Sacadura Cabral completam ou divergem da biografia já apresentada nesta dissertação?
- De que forma é que estes textos ajudam a perceber a causa do desastre que vitimou Sacadura Cabral?

O tema "Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul" foi exposto nos *ACMN* em três épocas distintas. A primeira foi no ano em que ocorreu e no seguinte, a segunda foi na comemoração dos 25 anos do feito e o terceiro foi no ano da morte de Gago Coutinho. Os textos respeitam a 10 autores distintos sendo que um deles é de Gago Coutinho e outro é dele em colaboração com Sacadura Cabral o que possibilita a análise em primeira pessoa deste feito. Procura-se, com a análise destes textos, completar e confrontar a informação que já foi estudada fora do *ACMN* e responder às seguintes questões:

- De que forma os *ACMN* divulgaram a preparação e realização desta viagem e ajudaram a perpetuar os acontecimentos?

- De que forma é que a análise destes textos nos *ACMN* completam a dissertação relativamente a este tema?

O tema "Possibilidades de Aeronáutica Militar" é constituído por seis textos de dois autores diferentes em dois anos distintos. O primeiro foi escrito numa fase muito inicial da aeronáutica a nível mundial por Nunes da Matta²³¹, o segundo foi escrito já muito perto da criação da Aviação Naval, importa analisá-los para se responder à seguinte questão:

- Quais perspetivas apresentadas para a sua aplicação dentro do ramo?
- Qual a influência que teve na criação da Aviação Naval?

O tema "Viagens" (*raids*) encontra-se em seis textos diferentes, três deles foram no ano de 1921 e são referentes à viagem Lisboa - Madeira, outros dois, em 1960 e 1961 recordam duas das mais importantes viagens feitas pela aviação naval e um outro falam de uma viagem de Gago Coutinho a bordo de um hidroavião de grandes dimensões. Relativamente a este tema procura-se responder às seguintes questões:

- De que forma estes textos abordam de forma completa as importantes viagens realizadas pela Aviação Naval Portuguesa?
- O conteúdo destes textos permite completar e solidificar a revisão de literatura anteriormente apresentada?

Relativamente ao tema "Aviação Naval" os 14 textos encontram-se distribuídos pelos diferentes anos embora a sua maior incidência tenha sido no período de 1923 a 1932. Será importante analisá-los e tentar perceber o porquê desta maior incidência neste período, quanto a questões de investigação surgem as seguintes:

- De que forma é que estes textos completam a breve história da Aviação Naval abordada nesta dissertação?
- Quem são os principais autores, quais os principais temas abordados e que contributo tiveram os textos deste tema?
- Existe alguma razão para o período de mais afluência 1923-1932?

O tema "Extinção" é escrito maioritariamente em 1952 (ano da extinção da Aviação Naval), em 1951 encontra-se um artigo que aborda esta questão e depois disto, apenas em 1959 (2) e 1960 (1) é que se encontram mais três textos. Como já foi referido será de toda

²³¹ José Nunes da Matta foi um Oficial de Marinha que fez investigações e publicou textos sobre as mais diversas áreas do conhecimento, alguns deles foram publicados nos *ACMN* como foi o caso dos seus textos que vão ser analisados e demonstram o seu interesse pela aeronáutica.

a importância analisar este processo de extinção partindo dos textos dos *ACMN* e como tal será dedicado um capítulo a este tema

Do ponto de vista mais generalista pode-se dizer que A viagem Lisboa-Madeira em 1921, A Primeira travessia Aérea do Atlântico Sul em 1922, a morte de Sacadura Cabral em 1923, a extinção da Aviação Naval em 1952, o ano da morte de Gago Coutinho²³² e as Crónicas de Aviação de Namorado Júnior de 1928 a 1933 são causadores dum aumento significativo do número de textos escritos nos *Anais* durante o período e sobre a temática em estudo.

3.1. Crónicas de Aviação

3.1.1. Ortins Bettencourt, Namorado Júnior e Pinto da Costa (1927-1933)

Na sequência do raciocínio apresentado anteriormente relativamente a este tema começa-se por analisar o primeiro período (1927-1933) onde encontramos duas crónicas de Ortins Bettencourt, 23 de Namorado Júnior, uma de Pinto da Costa²³³ e uma de Henriques Jorge²³⁴.

No ano de 1927 foi pela primeira vez aberta a "Crónica de Aviação"/"Crónica Aero-náutica" nos *ACMN* por Ortins Bettencourt, o primeiro texto (julho a dezembro) de 1927, (assinado O.B.)²³⁵ descreve a Taça Schneider²³⁶ e apresenta todos os seus recordes, aparelhos e países vencedores e modalidades desde a sua criação até ao ano em questão²³⁷.

Também em 1928 Ortins Bettencourt publicou um texto (março e abril) inserido na Crónica Naval com o título "Aviação". Neste texto o autor apresenta a divisão do "pessoal da aviação" em dois grandes tipos, pessoal que voa e pessoal da manutenção, de seguida são abordadas as duas classes de formação existentes. O autor apoia-se na formação de

²³² Embora morte de Gago Coutinho tenha sido a causa de muitos textos publicados nesta altura, a sua influência direta na Aviação Naval não teve o impacto suficiente para que este seja tido como um impulsionador da Aviação Naval, a prova disso é que a maior parte das obras escritas acerca dele incidem muito mais noutros campos em que destacou do que propriamente no contributo para a Aviação Naval. No entanto é evidente que no ano da sua morte escreveu-se muito mais acerca de Aviação Naval do que nos restantes anos pós-extinção.

²³³ Sabe-se que Pinto da Costa foi um Oficial de Marinha tendo apenas escrito este texto relativamente a esta temática nos *ACMN*.

²³⁴ Jerónimo Henriques Jorge foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

²³⁵ Em alguns textos o mesmo autor assina de várias formas, algumas delas pouco intuitivas que não permitem estabelecer uma fácil ligação entre a assinatura e o autor. Como tal e também por uma questão de uniformização foram considerados os nomes verdadeiros dos autores e sempre que tais casos ocorram são devidamente indicados (como neste caso).

²³⁶ Foi um troféu criado com o intuito de premiar e promover feitos e provas no âmbito da aviação.

²³⁷ Manuel Ortins de Bettencourt, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 7, ano LVIII, Lisboa, 1927, pp. 250 a 256.

aviação em países como Itália, EUA, Inglaterra e Espanha para fazer um enquadramento deste tipo de formação. Importa referir que no final é dito que a Escola de Aviação Naval Portuguesa criada com base na "Escola de Aviação Naval de Pensacola" nos EUA, mas que, devido ao facto de Portugal não ter capacidades económicas para ter duas escolas de aviação diferentes, mas que numa fase inicial lecionam o mesmo curso e por isso o autor sugere o curso de Aviador Naval passe a ser lecionado em quatro fases. A primeira fase (observadores) na Escola de Aviação Militar em Sintra, a segunda fase ("observação própria") na Aviação Naval, que terminava com o "*brevet*" de observador, a terceira fase (piloto) novamente na Escola de Aviação Militar e por fim a quarta fase na Aviação Naval onde era atribuído o "*brevet*" de Piloto Aviador Naval. Segundo diz que este sistema se assemelha ao Espanhol que lhe parece mais correto para a Aviação Naval Portuguesa. Conclui-se que este texto apresenta um problema acompanhado da respetiva solução apoiado em exemplos estrangeiros²³⁸.

Quanto às crónicas de Namorado Júnior, no seu primeiro texto de 1928 (janeiro e fevereiro) de 1928 (assinado N.J.) inserido, tal como o anterior e os restantes, na "*Crónica Naval*" / "*Crónica Marítima*" o autor defende a importância de os governos participarem as viagens aéreas (*raids*) como forma de conhecerem melhor as suas potencialidades a nível económico e militar. Também é defendido que o desenvolvimento e apoio da aviação civil é importante no sentido em que esta pode servir os fins militares em caso de guerra. Ainda neste texto o autor aponta as grandes viagens portuguesas (como foi o caso da primeira travessia aérea do Atlântico Sul) como o despoletar dos grandes "*raids*" a nível mundial e mais uma vez defende a importância na demonstração de capacidades a serem empregadas em tempo de guerra. São ainda feitas referências a mais três viagens aéreas da época inclusive a do português Carlos Black e fala-se numa tentativa de estabelecer um recorde de velocidade num hidroavião que acabou de forma desastrosa²³⁹.

No segundo texto (maio e junho) (assinado N.J.) são abordadas seis novidades distintas, a construção de um novo tipo de asas ("Azas com fendas") com o objetivo de aumentar a sustentação de voo a baixas velocidades, sistemas inovadores de travagem de aviões embarcados que evitavam o seu capotamento, um recorde de velocidade bem-su-

²³⁸ Manuel Ortins de Bettencourt, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 91 a 103.

²³⁹ António Gomes Namorado Júnior, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 77 a 84.

cedido num hidroavião, um recorde de tempo de permanência em voo, a construção do maior avião militar mundo e de uma viagem de um dirigível ao Polo Norte sobre o qual não se sabia o paradeiro²⁴⁰.

No terceiro texto deste ano (julho e agosto) assinado N.T, o autor faz referência a viagens aéreas intercontinentais, recordes de tempo de permanência em voo e de voo sem escala²⁴¹.

No último texto deste ano (setembro e outubro) (assinado N.J.) o quarto, são discutidos os auxílios prestados por parte de alguns países às empresas de navegação aérea esperando que estas contribuam para defender os seus interesses económicos, políticos e militares. A forma como é dado este apoio também é aqui mostrada e discutida. De seguida são abordados testes que a aviação militar dos EUA realizou para testar os diferentes tipos de bombas no bombardeamento de uma ponte inútil. Quanto às Forças Armadas Portuguesas também são referidos exercícios de busca de submarinos e regulação de tiro através do emprego de aviões, por fim e no que diz respeito à Aviação Naval ainda é feita referência à viagem Itália-Lisboa e às características dos seis novos hidroaviões²⁴².

Atendendo à Cronica de Aviação deste autor no ano seguinte, o primeiro texto de 1929 (janeiro e fevereiro) (assinado N.J.), são relatados os avanços nas armas, projéteis e métodos de defesa antiaérea norte americana. É feita referência aos novos suportes e aparelhos de pontaria para metralhadoras antiaéreas assim como refletores e localizadores acústicos. Fala-se também da construção do novo dirigível alemão "*Zeppelin L. Z. 128*", do embarque de hidroaviões em couraçados espanhóis, do avião inglês construído propositadamente para bater um recorde de distância sem escala e por fim do orçamento italiano destinado à aeronáutica²⁴³.

No segundo texto (março abril) (assinado N.J.) fala-se da construção e características de um novo avião caça e de um porta-aviões americano e da construção de dois novos dirigíveis para a marinha que poderão vir a transportar aviões de reconhecimento. De salientar também um exercício realizado neste país com aviões embarcados e que demonstrou a vantagem táctica no seu emprego. Relativamente aos franceses é apresentado a distribuição do orçamento do Ministério do Ar, o novo dirigível da marinha, o novo

²⁴⁰ Idem, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 68 a 74.

²⁴¹ Idem, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 79 a 83.

²⁴² Idem, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 104 a 116.

²⁴³ Idem, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 129 a 134.

avião de escolta, bombardeamento e reconhecimento "*Bleriot 127*" e ainda são feitos elogios à organização/divisão dos aviões de caça franceses. Quanto aos espanhóis fica-se a conhecer a construção do seu novo dirigível escolta, por parte dos ingleses é notificada a venda de aviões ao Canadá e à Índia, de duas exposições aeronáuticas, sendo que uma delas foi organizada pela RAF, e de recrutamento adicional de pessoal. Do Japão sabe-se que foi realizada uma demonstração aérea militar de grande escala e em Portugal fala-se da criação do Conselho Nacional do Ar com o objetivo de tratar e regular todos os assuntos relacionados com a aeronáutica civil e criar uma ponte de ligação com a aeronáutica militar²⁴⁴.

No terceiro texto (maio e junho) (assinado N.J.) fala-se que os EUA ultrapassaram a Inglaterra no que diz respeito a aviação embarcada, mas (em outro texto) é referido que nos EUA está a ser discutida a desmilitarização dos dois porta-aviões existentes em prol da construção de novos mais pequenos e mais versáteis. São também apresentados os tipos de aviões que pertencentes à marinha e é revelado que a nível superior é dada mais importância à aviação embarcada. Quanto aos franceses é salientada a cooperação dos meios aéreos com as restantes forças navais. São ainda notificadas duas grandes viagens aéreas feitas por espanhóis e franceses, no primeiro salienta-se o emprego dos mesmos métodos de navegação utilizados por Coutinho e Sacadura, no segundo destaca-se a importância da viagem como forma de exploração de possíveis ligações entre o império. Ainda relativamente a esta é discutido o orçamento para material da Aeronáutica e a sua distribuição. Destaca-se neste texto o facto de em Itália ter-se concluído que a unificação das forças aéreas era desvantajosa tática e operacionalmente para a marinha sendo este país um dos mais consistentes relativamente a esta unificação. Quanto ao Japão é notificado um exercício conjunto de aviões e meios navais demonstrando a evolução das operações deste tipo²⁴⁵.

No quarto texto (assinado N.J.) o autor apresenta a evolução dos aviões militares defendendo o sucesso de novos aparelhos capazes de satisfazer as funções de bombardeiro, torpedeiro e explorador, apresenta as características e vantagens de quatro novos aviões, o "*Heinkel H. D. 16*", o "*Fokker - T-IV*", o "*Avro Antelope*" e de um hidroavião americano de patrulha, mas que pelo descrito anteriormente, também contém as características inicialmente apontadas²⁴⁶.

²⁴⁴ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 130 a 138.

²⁴⁵ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 147 a 143.

²⁴⁶ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 143 a 148.

No último texto deste ano (novembro e dezembro) (assinado N.J.) o autor comenta a "Taça Schneider" de 1929 e fazendo uso das anteriores palavras de um camarada aviador numa outra edição dos *Anais* salienta o facto de esta ter em vista o emprego militar dos aparelhos recordistas e não a motivação desportiva. É noticiado o recorde de distância conseguido nesta edição e no que diz respeito aos EUA fala-se de duas novas inovações a primeira é relativa a dirigíveis de reabastecimento que se encontram em testes e a segunda é a construção de uma embarcação destinada a socorrer aviões no mar. Quanto aos franceses é salientado o investimento e preocupação por parte do governo em desenvolver a aeronáutica militar²⁴⁷.

No primeiro texto do ano de 1930 (janeiro e fevereiro) (assinado G.N.) são expostos quatro assuntos de interesse relativos à aviação norte americana, inicialmente é abordado o problema de falta de pilotos fruto da elevada exigência do curso, depois é descrito o novo hidroavião construído neste país, um breve resumo da instrução de pessoal dos dirigíveis e ainda da construção do primeiro dirigível metálico destinado à aeronáutica naval. Quanto aos italianos é notificada a construção de uma pista de hidroaviões artificial no centro da cidade e ainda da importância e investimento que o país considerava necessários para a aeronáutica militar. No final deste texto são referidas algumas disposições tomadas relativamente à organização das forças aéreas que de modo muito geral as deixava na dependência do Ministério do Ar para efeitos de treino, formação, gestão do pessoal e material, mas na dependência do Ministério da Guerra no que dizia respeito a missões e emprego operacional²⁴⁸.

No segundo texto deste ano (março e abril) (assinado N.J.) a Argentina é pela primeira vez abordada no campo da aviação por ter sido neste ano que aproveitando a "lei de reorganização naval" equipou a sua armada com vários hidroaviões e equipou ainda os seus cruzadores com catapultas de lançamento. Quanto aos EUA mais uma vez é apontada a grande importância dada ao poder aeronaval e as demonstrações que a tem comprovado. Toma-se ainda conhecimento da preocupação deste país em substituir o hidrogénio dos dirigíveis por hélio através do esforço industrial que tem vindo a aumentar neste sentido. Por parte dos franceses é reportada uma missão realizada por um porta-aviões que demonstrou grande poder estratégico a nível político e militar nas suas colónias. São também caracterizados dois novos aviões caça, um construído neste país, o "Jockey-Bernard 20-C 1" e outro holandês o "Fokker D-14"²⁴⁹. Um outro texto (maio e junho) aparece

²⁴⁷ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 197 a 201.

²⁴⁸ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 163 a 167.

²⁴⁹ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 147 a 151.

ainda neste ano, no entanto pelo facto de não estar assinado no final, o índice não o associa a este autor, visto que o enquadramento e o tipo de texto levam a querer que tenha sido Namorado Júnior a escrevê-lo a sua análise será aqui feita. No início do texto o autor chama mais uma vez a atenção para a importância que os EUA, França Inglaterra, Rússia e Alemanha têm dado à arma aérea e descreve ainda um conjunto de medidas defensivas tomadas por estes dois últimos por forma a diminuir os efeitos de um ataque aéreo. É também descrita a evolução dos aparelhos do construtor alemão "Dornier" com especial atenção para a sua última construção o "D o X" no qual Gago Coutinho fará uma viagem que se encontra relatada pelo mesmo num texto dos *Anais* e que será analisado. É ainda apresentado o novo dirigível alemão, o "Zeppelin L Z 128". Quanto aos EUA são reportados exercícios da aviação militar no âmbito das comunicações, a invenção do aparelho que alerta para a formação de gelo, avanços cinematográficos com vista à regulação do tiro antiaéreo e ainda de exercícios de artilharia apoiados por meios aéreos na regulação de tiro. Quanto aos franceses é noticiada a criação de uma base de hidroaviões numa das suas colónias e é exposto o quadro dos oficiais da aviação marítima. Fala-se também em Inglaterra do orçamento da RAF para 1930 e dos estudos de um equipamento que permitia a deteção de alvos e obstáculos em caso de nevoeiro, note-se que, embora este aparelho utiliza-se uma fonte sonora e não eletromagnética, os seus princípios assemelham-se aos do RADAR que mais tarde viria a surgir. É feita referência ao crescimento e investimento da aviação marítima japonesa. É ainda salientada a reorganização da marinha turca e do investimento aplicado na sua aviação. Quanto a Portugal fala-se inicialmente num exercício antissubmarino onde a Aviação Naval se destacou na sua deteção mesmo sobre condições adversas. Neste texto o facto que mais a atenção chama é a referência que o autor faz a um artigo publicado num anuário francês e que ignora os feitos dos aviadores portugueses no contexto das grandes viagens e progressos da aviação²⁵⁰.

No último texto deste ano (julho e agosto) os EUA surgem com o seu grande avanço na doutrina de defesa com meios aéreos. Fala-se exercícios de defesa antiaérea nos Alpes, em França e da construção de dois novos tipos de canhões antiaéreos na Holanda. Em Inglaterra chega-se à conclusão que o risco do emprego de cortinas de fumo não compensa em combate, fala-se da incorporação de um novo porta-aviões, do treino de bombardeamento noturno e da viagem e record do dirigível "R-100". É apresentado um novo

²⁵⁰ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 127 a 137.

hidroavião de caça italiano "*Savoia 67*" e relativamente ao Japão fala-se do recrutamento de pessoal para a aviação marítima, o reforço da defesa de unidades por "esquadrilhas aerosteiras" e da construção exercícios realizados com um torpedo especial para aviões²⁵¹.

No primeiro texto do ano de 1931 (janeiro e fevereiro) (assinado N.J.) o autor aborda de forma muito sintética o decurso da viagem "Lisboa-Luanda-Lisboa" realizada por Carlos Bleck e pelo Tenente Humberto Cruz, chama a atenção da troca de um fornecedor aeronáutico inglês ao invés do habitual francês por parte da Bélgica e apresenta um novo avião de caça construído em Espanha salientando o investimento no campo da aeronáutica por parte deste país. Quanto aos EUA fala-se da construção de uma nova metralhadora antiaérea, no aperfeiçoamento da instrução de pilotos, em trabalhos de fotografia aérea e sua regulamentação, de experiências com lançamentos de bombas e ainda da construção de um novo avião de caça "*Hell-Diver*". Relativamente aos franceses fala-se dos exercícios de defesa antiaérea e do orçamento deste país para as forças armadas, quanto à Grécia também se fala num aumento do orçamento para a aeronáutica militar. Quanto à Inglaterra é demonstrado através de exercícios realizados a supremacia da aviação de bombardeamento quando combatida pela aviação de caça e ainda é discutida a vantagem do emprego de catapultas ao invés das habituais plataformas de voo. É ainda noticiado o abastecimento de tropas por via aérea. Quanto aos italianos fala-se de uma travessia Itália-Brasil realizada por doze hidroaviões. São ainda reportados exercícios de aterragem noturna em navios por parte de japoneses e do seu efetivo da aeronáutica militar²⁵².

Atento agora no segundo texto deste ano (março e abril) (assinado N.J.) o autor expõe a sua opinião e solução quanto a dois problemas. O primeiro é relativo ao facto de após servirem na aviação naval durante quatro anos voltarem para os navios podendo nunca mais voltar, Namorado Júnior prevê que em caso de guerra seja necessário chamar pilotos adicionais que só uma "reserva" permitiria satisfazer tais necessidades. O autor propõe assim que após a saída da Aviação Naval estes pilotos se tornem pilotos da reserva naval e que sejam obrigados anualmente a prestar provas e a manter o seu nível operacional por forma a responder a este problema. Quanto ao segundo problema reside no recrutamento de mecânicos que pela natureza técnica e exigente da sua função deveria ser

²⁵¹ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 195 a 202. É do conhecimento geral que o torpedo adaptado a fundos baixos teve grande impacto no sucesso do ataque japonês a *Pearl Harbour*, através da análise deste texto percebe-se que alguns anos antes do ataque os japoneses já mostravam interesse relativamente ao emprego e adaptação desta arma.

²⁵² Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXII, Lisboa, 1931, pp. 123 a 130.

aberto a pessoal com mais valências técnicas das que atualmente se verificam e até mesmo contratar civis com o tipo de aptidões técnicas necessárias²⁵³.

No primeiro texto do ano de 1932 (janeiro e fevereiro) (assinado N.J.) destaca-se a construção e aquisição de novos aviões assim como o reforço na aeronáutica militar. Os EUA construíram um novo dirigível que é aqui descrito e construíram, tal como os ingleses, um submarino com capacidade para levar um hidroavião. Os franceses contruíram um hidroavião torpedeiro "*Latécoère 44*" e encontram-se a construir a base de Brest, a desenvolver escola de mecânicos e as suas bases de aviação nas colónias. Os espanhóis adquiriram novos hidroaviões torpedeiros "*Vickers*". Quanto aos ingleses destacam-se as suas operações de transporte de tropas em locais de conflito e a construção de um novo hidroavião de reconhecimento. Em Portugal fala-se em adquirir cinco novos hidroaviões "*Junkers*" e na Suécia fala-se na construção de um novo porta-aviões²⁵⁴.

No segundo texto deste ano (julho e agosto) (assinado N.J.) é dado a conhecer que na Alemanha existe um serviço que treina as mulheres para aplicar medidas defensivas em caso de ataque aéreo enquanto estão em casa, são também reveladas as suas estatísticas relativamente aos acidentes aéreos. É dito que em França se investe no estudo e experiências de lançamento de torpedos por aviões e foram constituídas duas novas esquadrilhas na base de hidroaviões de Berre. Quanto aos EUA fala-se no recorde de velocidade de velocidade numa travessia entre o país, da construção de um novo porta-aviões mais pequeno e versátil que o anterior, da comparação da defesa antiaérea dos vários países e do desempenho da aviação nos exercícios americanos nas ilhas do Havai. Quanto aos ingleses sabe-se que reforçaram o número de catapultas nos seus navios e que introduziram um novo avião "*Vickers*" nas suas esquadrilhas torpedeiras. Fala-se ainda no desenvolvimento da aviação naval japonesa²⁵⁵.

No terceiro texto (setembro e outubro) (assinado N.J.) é abordada a construção de um novo dirigível alemão, do apoio americano aos chineses para a reestruturação e desenvolvimento da sua aviação, ainda relativamente aos americanos fala-se sobre a entrada em serviço de um pequeno dirigível e do desarmamento de um outro mais antigo é noticiada a redução do orçamento da aeronáutica naval e um concurso de precisão no lançamento de bombas. É explicada a distribuição das forças aéreas holandesas, a construção

²⁵³ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXII, Lisboa, 1931, pp. 185 a 188.

²⁵⁴ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 187 a 192.

²⁵⁵ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 177 a 183.

do maior hidroavião militar do país. Quanto ao Japão fala-se novamente do investimento na aviação, desta vez na aviação naval e é uma vez mais citado o desenvolvimento e crescimento do sector aéreo militar russo²⁵⁶. O último texto deste ano (novembro e dezembro) (assinado N.J.) começa por fazer referência ao navio de apoio a hidroaviões comerciais que está a ser transformado na Alemanha e é mais uma vez noticiada a prática de exercícios antiaéreos por franceses. A maior parte deste texto é dedicada a explicar os concursos de tiro e bombardeamento aéreo americanos, no final fala-se ainda da compra material aeronáutico aos EUA por parte da Pérsia²⁵⁷.

No primeiro texto de 1933 (janeiro e fevereiro) (assinado N.J.) o autor volta a citar o navio de apoio a hidroaviões que estava a ser transformado na Alemanha dizendo agora que este passará apenas a ser uma plataforma de apoio e reabastecimento no meio do Atlântico Sul. Quanto aos EUA é relatado o desenvolvimento de um motor de alto rendimento e da intenção de exploração da Antártida através de um avião. Atento agora no que é dito sobre França, é noticiado que após a unificação das forças aéreas francesas começaram a surgir graves problemas de cooperação entre o Ministério do Ar e o Ministério da Marinha, posto isto foi necessário regulamentar esta cooperação e aumentar o poder por parte da Marinha face às bases costeiras no que diz respeito ao aprontamento do seu pessoal. No que diz respeito à Inglaterra fala-se de duas grandes viagens, a primeira foi a de Londres-Cabo e constituiu um recorde de distância, a segunda foi a de Inglaterra-Rio de Janeiro e surgiu como uma tentativa de estabelecer um record de tempo. É ainda referido que este país comprou aos EUA um avião com o objetivo de o estudar equacionar a sua aquisição. Quanto ao Japão é relatada a construção de uma nova hélice em bambu, o crescimento da sua aviação militar e construção de um motor nacional²⁵⁸.

No segundo texto deste ano (março e abril) (assinado N.J.) é noticiada a construção de um avião de transporte rápido de carga e passageiros, e o navio de apoio a hidroaviões anteriormente falado é agora descrito com mais pormenor. Relativamente aos dinamarqueses fala-se da construção em solo nacional de uma série de hidroaviões. Relativamente aos EUA fala-se da construção de novos aviões rápidos e da capacidade de transporte aéreo de artilharia, são também descritos os desastres dos dois dirigíveis americanos o "*Akron*" e o "*Blimp j-3*". Quanto à Inglaterra fala-se de duas importantes viagens aéreas uma delas rea-

²⁵⁶ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 233 a 237.

²⁵⁷ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 195 a 199.

²⁵⁸ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXIII, Lisboa, 1933, pp. 229 a 239.

lizada pela RAF e outra por um piloto civil juntamente com um piloto militar. É ainda referida a compra de novos aviões pela RAF, de um novo plano de treino de pilotos de reserva e de voo expedicionários sobre o Evereste. Quanto aos italianos fala-se de um projeto de travessia do Atlântico Norte com vinte e quatro aparelhos, da criação de um curso preliminar de aviação por todo o país e no final são descritos todos os recordes de velocidade atingido até agora dando especial atenção ao último conseguido pelos italianos²⁵⁹.

No último texto deste ano (julho e agosto) (assinado N.J.) o autor começa por noticiar a revisão de um dirigível alemão, a entrada ao serviço de um novo dirigível americano, o desastre com o dirigível "Akron" e a realização de voos em formatura de grande altitude com sucesso. São apenas e por último referidos alguns avanços em Inglaterra, tais como um novo método de treino antiaéreo que consiste na largada de um planador por parte de um avião com o objetivo de ser posteriormente abatido, o transporte de feridos e fiscalização por parte de aviões e de uma importante viagem aérea realizada por oficiais aviadores deste país²⁶⁰.

Ainda neste período atendendo à Crónica Aeronáutica de Pinto da Costa (assinado P.C.) no ano de 1929 (setembro e outubro), verifica-se que segue os mesmos moldes da do anterior autor, neste texto o autor começa por abordar os navios porta-aviões, faz um enquadramento deste tipo de navio e expõe os quatro países que os possuem, é curioso salientar que por esta altura os ingleses detinham o maior número e maior tonelagem deste tipo de navios, no entanto os EUA é que possuíam os dois maiores do mundo. O Japão e a França também possuíam porta-aviões, o primeiro três e o segundo apenas um. De seguida no que diz respeito à Alemanha é mais uma vez abordada a construção do hidroavião *D. O. X.*, fala-se nos exercícios de ataque aéreo realizados pelos EUA. Quanto à organização das forças aéreas francesas pode-se dizer que nesta altura o Ministério do Ar controlava a componente técnica destas forças e a Marinha as questões de emprego, fala-se ainda da criação do serviço de Polícia Aérea com o intuito de fiscalização e dos seus dirigíveis. Por último fala-se das características do dirigível *R-101* inglês e da construção de um hidroavião destinado a embarcar num submarino²⁶¹.

No texto de 1930 (setembro e outubro) escrito por Henriques Jorge (assinado H.J.) intitulado "Aeronáutica" é descrito inicialmente um "raide" realizado por dois pilotos

²⁵⁹ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXIII, Lisboa, 1933, pp. 233 a 242.

²⁶⁰ Idem, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXIII, Lisboa, 1933, pp. 271 a 272.

²⁶¹ José Maria Pinto da Costa, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 169 a 175.

franceses desde França até aos EUA, ao longo do texto são descritas as características do aparelho e a viagem realizada, a importância desta viagem reside no facto de além de ter sido uma travessia transatlântica foi realizada de Este para Oeste. São também descritas novas técnicas de aterragem com nevoeiro em Inglaterra, o acidente ocorrido com o dirigível "R 101", exercícios de luta antiaérea e a construção de um novo avião caça na Alemanha. Em Itália fala-se da construção de um novo motor da marca "Fiat", do aumento do orçamento destinado aeronáutica e dos resultados de uma prova denominada "Volta de Itália". Por fim quanto aos EUA é referido um incêndio num aeroporto e de um novo investimento na aeronáutica naval²⁶².

Relativamente às crónicas que foram escritas neste período pode concluir-se que o seu conteúdo era mais noticioso do que propriamente literário, destinavam-se em maioria a relatar os progressos e feitos da aeronáutica a nível mundial dando maior ênfase à sua componente militar e naval. Um dos objetivos deste estudo prende-se na busca de opiniões e soluções dos sócios do CMN relativamente à temática e pode-se dizer que pela análise destes dois autores apenas se salienta o segundo texto de Namorado Júnior no ano de 1931 e o texto de Ortins Bettencourt no ano de 1928 nos quais são expostos problemas e possíveis soluções relacionadas com a Aviação Naval. Outro aspeto interessante é o facto dos textos de Namorado Júnior surgirem no Índice dos *ACMN* como *Crónica de Aviação* e ao longo da análise pode-se constatar os textos (sempre inseridos na *Crónica Marítima ou Crónica Naval*) tinham dois possíveis títulos, "Aeronáutica" e "Aviação". No entanto alguns dos que continham o primeiro falavam apenas de assuntos ligados à aviação e por outro lado alguns dos que continham o segundo tratavam além de assuntos ligados à aviação de assunto ligados à aerostação. No capítulo "Breve Resumo da História da Aviação Naval Portuguesa" falou-se do "Plano Naval de Magalhães Correia" e sabe-se ainda que foi nesta época que foi discutido e iniciado, quando se partiu para a análise dos textos desta época esperava-se que tivessem como objetivo apontar e discutir ideias e soluções a serem empregues na Aviação Naval. Embora pela sua leitura se fique com um ótimo enquadramento das aeronáuticas navais estrangeiras, o autor fica-se por isso mesmo nunca opinando acerca dos meios que poderiam ser adquiridos na sua Marinha. Faz-se ainda uma observação aos textos que foram analisados, no índice os textos deveriam aparecer como "Crónica Aeronáutica" e não como "Crónica de Aviação" para que o

²⁶² Jerónimo Henriques Jorge, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 215 a 221.

título dos textos estivesse corretamente ajustado ao conteúdo, isto é, quando se fala apenas de assuntos relacionados com aviões, fala-se em aviação, quando se fala em aviação e aerostação em simultâneo fala-se em aeronáutica.

3.1.2. “Crónica de Aviação”, Gago Coutinho

Gago Coutinho escreveu no ano de 1939 (início da Segunda Guerra Mundial) dois textos no âmbito da "Crónica Aeronáutica" (assinado F.S.) No primeiro texto (janeiro a março) o autor decide fazer um enquadramento das capacidades das aviações militares dos EUA, Inglaterra e França focando-se na produção de aviões. Pelo que foi escrito pode concluir-se que no ano em que começou a Segunda Guerra Mundial de entre os três países os EUA estavam consideravelmente mais bem preparados do que os ingleses e com estes também se verificava o mesmo em relação aos franceses. Embora não confirmado oficialmente fala-se que a Alemanha estava em vias de conseguir uma produção anual de 14000 aviões enquanto que como vimos, o segundo país mais bem preparado neste sentido, os EUA apenas tencionavam alcançar a produção de 12000 unidades anuais²⁶³.

No segundo texto (outubro a dezembro) o autor descreve a ação da aviação nas primeiras semanas de guerra, conclui-se que o único grande evento a destacar foi a invasão da Polónia por parte dos alemães na qual a aviação alemã dominou completamente a polaca, é também noticiado que nesta fase os ingleses perdiam tanto pessoal da sua aviação a combater como em instrução, facto que demonstra a falta de preparação deste país neste âmbito. Quanto a Portugal fala-se da aquisição de uma esquadrilha de hidroaviões americanos de patrulha antissubmarina "Gruman G-12-A"²⁶⁴.

Relativamente aos textos de Gago Coutinho pode-se dizer que embora tenha mantido o conteúdo noticioso que nas crónicas dos anteriores autores predominava, nota-se agora uma avaliação e comentário destes acontecimentos que permitiram aliás retirar as conclusões citadas.

3.1.3. “Crónica de Aviação”, Costa Gomes, anónimo, T.S. e Ortins Bettencourt (1945 a 1951)

Atendendo agora aos cinco textos escritos nos anos (final da segunda Guerra Mundial) de 1945, 1946, 1948 e 1951 por Costa Gomes²⁶⁵, Lopes Alves²⁶⁶, "T.S." e Ortins

²⁶³ Carlos Viegas Gago Coutinho, «Crónica Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXIX, Lisboa, 1939, pp. 177 a 181.

²⁶⁴ Idem, «Crónica Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LXIX, Lisboa, 1939, pp. 727 a 731.

²⁶⁵ António da Costa Gomes foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

²⁶⁶ Vasco Lopes Alves foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como diretor, mais à frente será analisada mais detalhadamente a sua carreira e o seu impacto na Aviação Naval.

Bettencourt na Crónica de "Aviação" pode-se dizer que no único de 1945 (novembro e dezembro), Costa Gomes (assinado C.G.) salienta o grande avanço técnico que a guerra trouxe para a aviação comercial argumentando com o facto de a média dos acidentes aéreos ocorridos nos transportes aéreos da RAF no ano de 1945 ter sido inferior à da aviação civil nos cinco anos que antecederam a guerra. O autor reflete ainda acerca do futuro do emprego comercial dos hidroaviões visto que os aviões de rodas estavam a ultrapassar as suas principais valências operacionais. No final o autor alerta para a necessidade de cuidar da frota aérea visto que o seu papel logístico em tempo de guerra demonstrou ser muito elevado e ainda noticia o facto dos EUA terem ponderado a criação de uma frota comercial com vista a substituir a navegação mercante pelo elevado número de naufrágios verificados²⁶⁷.

No primeiro texto de 1946 (janeiro e fevereiro), (não assinado) é destacada a posição na aviação durante a guerra, o autor diz que sem o domínio do ar, em certas regiões, as probabilidades de êxito em terra e no mar descem drasticamente, utiliza posteriormente vários exemplos verificados. Tanto no início do texto como no final é dada especial atenção à bomba atómica sendo que para o autor o seu emprego durante a guerra mudou completamente a forma de combater, este ainda perspectiva que daí em diante os conflitos se venham a desenvolver de forma completamente distinta dos que até ao momento, ao longo da história, se verificaram²⁶⁸.

No segundo texto (março e abril) de Costa Gomes (assinado C.G.) é dada especial atenção ao avião a jato e às suas aplicações, progressos e estudos que se encontram em andamento. No final é também noticiada uma exposição inglesa de aeronáutica na qual serão demonstrados os novos aparelhos e material produzido tendo em conta as lições aprendidas na guerra²⁶⁹. O último texto deste ano, também de Costa Gomes, (assinado C.G.) noticia inicialmente a visita de uma força naval americana a Portugal onde realizou vários exercícios de demonstração de poder aéreo através do porta-aviões integrado na força. Depois de descrita e elogiada a permanência desta força em Lisboa o autor faz uma crítica bastante dura à defesa nacional de alguns países, percebendo-se pela forma que é também dirigida a Portugal²⁷⁰.

²⁶⁷ António da Costa Gomes, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXXV, Lisboa, 1945, pp. 626 a 629.

²⁶⁸ «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 77 a 79.

²⁶⁹ António da Costa Gomes, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 200 a 202.

²⁷⁰ Idem, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 408 a 409.

O texto "*Temas de Aviação Comercial*" (assinado T.S) (No "*Índice*" também não é reconhecido o autor), é de caráter informativo que aborda diretamente a temática da aviação comercial após a Segunda Guerra Mundial, que, como já foi analisado, foi a época em que teve a sua grande evolução. O autor aborda a possível introdução dos aviões com motores a "jato" na aviação comercial e aborda as suas vantagens e problemas que dessa aplicação possam. Pode-se dizer que neste texto é apresentada uma perspectiva futurista e são discutidas as suas consequências, no entanto limita-se à aviação comercial e como tal o seu interesse neste estudo é mínimo demonstrando apenas o papel que os *ACMN* tinham na divulgação de perspectivas futuristas e inovações²⁷¹.

No ano de 1951 foi publicado na "*Crónica de Aviação*" (assinado M.C.B.) um texto (julho a setembro) com o título de "*Aviação Naval*" por Ortins de Bettencourt. O "*Índice*" não dá a indicação que este texto seja uma "*Crónica de Aviação*", como tal conclui-se estar mal identificado. No início deste o autor adverte para o facto de vários países terem aumentado a sua sensibilização relativamente à importância da Aviação na luta antissubmarina. É noticiado investimento da *Royal Navy* neste tipo de esquadrilhas, quanto aos EUA são reportadas novas construções de aviões com motores a "*jato*" e o desenvolvimento de novas bases. Relativamente aos russos fala-se no desfile de "...aparelhos da marinha soviética propulsionados por motores de reação." De seguida o autor desvia novamente a atenção para a luta antissubmarina expondo cinco novos aviões destinados a este tipo de missões, dois deles hidroaviões. De seguida é feita uma breve história da aviação na marinha dividida em três partes. Na primeira é importante acrescentar um facto que ainda não tinham sido abordados nesta dissertação a construção e aplicação da primeira catapulta "homologada" por *Washington Chambers* em 1912. De seguida é apresentada a ação da Aeronáutica Naval na Grande Guerra onde é destacado o papel preponderante dos dirigíveis alemães, os "*zeppelins*". Um outro facto que também ainda não tinha sido reportado neste estudo e que aqui é apresentado foi o primeiro hidroavião abatido da história, em 1916 por um avião caça alemão. Até ao final são abordados alguns factos do combate aeronaval na Grande Guerra. Relativamente à segunda e terceira parte deste texto, não serão aqui analisadas, porque se dedicam à questão da unificação das aviações, assunto este que terá um capítulo reservado nesta dissertação²⁷².

²⁷¹ T. S., «Temas de aviação comercial», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXXVIII, Lisboa, 1948, pp. 201 a 203.

²⁷² Manuel Ortins de Bettencourt, «Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXI, Lisboa, 1951, pp. 389 a 397.

Pode-se dizer em suma que os quatro autores se dedicaram a comentar as inovações trazidas pela guerra à aviação e destaca-se a crítica feita por Lopes Alves à Defesa Nacional que embora tenha sido feita de forma indireta é completamente aplicável ao caso português. Note-se que este foi o último texto escrito pelo autor acerca desta temática nos *ACMN*. É também de salientar que Ortins Bettencourt além de abordar as inovações trazidas pela guerra também realça a importância que a Aviação Naval ganhou no contexto da guerra naval. Tal como aconteceu anteriormente o *Índice* trata crónicas de "Aeronáutica" como crónicas de "Aviação".

3.1.4. “Crónica de Aviação”, Esteves Brinca e Salgueiro Rego²⁷³

Serão agora analisadas as "*Crónicas de Aviação*" de Esteves Brinca, assinada Mário Esteves Brinca que começaram a ser escritas quatro anos após a extinção da Aviação Naval e no início de um período crítico da Guerra Fria, é de salientar que estes textos vêm acabar com um período de cinco anos em que nada foi escrito sobre "Aviação" nos *ACMN*. Outro aspeto que importa também salientar é o facto ao contrário daquilo que anteriormente acontecia a "Crónica de Aviação" deixou de pertencer à "Crónica Marítima". Este é também o primeiro texto deste género escrito após a entrada de Portugal na OTAN.

No primeiro texto de 1956 (julho a setembro) o autor descreve a Guerra Fria do ponto de vista naval, embora inicialmente este compare os EUA e os soviéticos no que diz respeito aos seus aviões, no final deste texto é referido que a única forma dos americanos poderem lançar bombas atómicas sobre território soviético seria através de bombardeiros embarcados nos porta-aviões americanos que por sinal os soviéticos não possuíam. Em suma, neste texto é salientado o poder da Aviação Naval no contexto da Guerra Fria²⁷⁴.

No segundo texto (outubro a dezembro) é dito que com a introdução do turboreator corrida pela velocidade encontrava-se finalizada, posto isto o autor indica que a principal preocupação do momento consiste na vulnerabilidade das grandes pistas e infraestruturas de descolagem, aterragem e apoio a aviões. São assim apresentadas algumas soluções implementadas e outras em estudo (catapultas e sistemas de travagem dos atuais porta-aviões e ainda sistema de aterragem e descolagem vertical em aviões)²⁷⁵.

²⁷³ Carlos Figueiredo Rego foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

²⁷⁴ Mário Esteves Brinca, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXVI, Lisboa, 1956, pp. 333 a 336.

²⁷⁵ Idem, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LXXXVI, Lisboa, 1956, pp. 495 a 502.

No único texto do ano de 1957 (janeiro a março) é inicialmente discutida a mudança da designação "poder naval" para "poder aeronaval" isto porque segundo o autor a importância adquirida pelo avião na guerra naval faz com que sem aviação o poder naval seja drasticamente reduzido. Este acrescenta ainda que com a evolução do míssil o emprego da aviação pode perder alguma importância. Numa segunda parte é citado um marechal inglês que nos seus estudos de guerra total salienta o importante papel do poder aéreo combinado com o poder naval²⁷⁶.

No texto de 1958 (abril a junho) o autor chama a atenção para o possível emprego do helicóptero na luta antissubmarina. Embora este emprego do aparelho ainda estivesse em aperfeiçoamento e tal ainda não tivesse sido testado, são aqui apresentadas as vantagens a aplicação deste meio poderiam trazer para a Marinha. Note-se que neste texto todas as possíveis vantagens indicadas são atualmente comprovadas o que é demonstrador do trabalho dos sócios do CMN no estudo e identificação de novos meios e soluções²⁷⁷.

No texto de 1959 (novembro e dezembro) o autor tem em conta o discurso do Chefe de Estado-Maior da Força Aérea no qual é indicada a necessidade de adequar os meios às novas necessidades de luta antissubmarina em deteriore da aviação de caça, com isto o autor critica o processo de unificação das forças aéreas ao dizendo que o tipo de missões apresentado contraria tal solução²⁷⁸.

Na sua última crónica nos *ACMN* o autor faz um breve enquadramento relativamente aos porta-aviões da Marinha Americana e justifica a dimensão dos novos projetos com base em previsões futuristas que foram feitas²⁷⁹.

Pode-se dizer que no que diz respeito aos textos deste autor, ao contrário do que acontecia com Namorado Júnior, os acontecimentos e novidades aeronavais apresentadas foram não só noticiados, como o autor tentou sempre associar tais acontecimentos e novidades ao sucesso dos seus países e das suas marinhas criando-se assim uma ideia de sugestão e aconselhamento.

Embora no ano de 1961 a "Crónica de Aviação" não tenha sido escrita, em 1962 Salgueiro Rego fê-lo. Neste texto (abril a junho) é apenas relatada a construção de um

²⁷⁶ Idem, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXXXVII, Lisboa, 1957, pp. 155 a 158.

²⁷⁷ Idem, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXVIII, Lisboa, 1958, pp. 387 a 391.

²⁷⁸ Idem, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 861 a 863.

²⁷⁹ Idem, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano XC, Lisboa, 1960, pp. 423 a 426.

novo avião destinado à luta antissubmarina, o programa foi designado "*ATLANTIC*" e foi um projeto desenvolvido em parceria com várias empresas de aviação pertencentes aos países da OTAN. São também relatados os recordes de voos orbitais realizados até ao momento. Do texto deste autor apenas se salienta o conteúdo noticioso do conteúdo apresentado²⁸⁰.

Quanto às questões colocadas inicialmente relativas a este subcapítulo pode-se dizer que a análise feita permite responder a todas as questões propostas. Em síntese pode-se dizer que a grande afluência às crónicas no âmbito da aeronáutica em nada se relaciona com uma tentativa de apontar soluções e sugestões a serem empregues no "Plano Magalhães Correia", dos textos publicados apenas ajudam a compreender melhor o contexto aeronaval das maiores potências mundiais. Quanto aos problemas e soluções apresentados para a Aviação Naval Portuguesa apenas se verificam em três textos, um de Namora Júnior, um de Ortins Bettencourt e um de Costa Gomes, embora neste último seja apenas uma crítica indireta. Não só no "Índice", mas também nos títulos dos textos verifica-se que existe um problema de incorreto emprego das palavras aviação e aeronáutica como já foi também explicado. Por último em resposta à primeira questão que só agora, no final, pode ser respondida, pode-se concluir que as "Crónicas de Aviação" não são um bom instrumento para se investigar a História da Aviação Naval Portuguesa, no entanto auxiliam bastante a interpretação do contexto aeronaval internacional das respetivas épocas.

3.2. Aviação em Geral

Serão agora analisados os textos selecionados dentro do tema "Aviação em Geral". Como já foi dito anteriormente os textos respeitantes a este tema foram assim classificados pela falta relação direta que aparentavam ter com a Aviação Naval. A nível temporal também não se destacam períodos de grande afluência a este tipo de textos com a pequena exceção do período de 1927 a 1929, durante o qual foram escritos quatro textos classificados nesta dissertação desta forma.

Começa-se então por analisar o texto de César Ferreira²⁸¹ no ano de 1921 "A grande navegação aérea". Neste texto (abril a junho) o autor aborda a problemática da construção de grandes aviões, é dado principal destaque à construção de um hidroavião triplano de

²⁸⁰ Carlos Alberto Salgueiro Rego, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano XCII, Lisboa, 1962, pp. 409 a 412.

²⁸¹ Sabe-se que Raul César Ferreira foi um Oficial da Marinha tendo apenas escrito este texto relativamente a esta temática nos *ACMN*.

três células por um engenheiro italiano. Ao descrever as características deste hidroavião o autor apresenta as principais questões e problemáticas relacionadas com a construção de aviões desta dimensão. Pode-se dizer que este texto vai ao encontro, em conteúdo, das "Crónicas de Aviação", não estando, no entanto, inserido na "Crónica Naval"²⁸².

Passando agora para o período de 1928 a 1929 serão analisados cinco textos de três autores diferentes. Nos três textos de Ortins Bettencourt, 1928 (novembro e dezembro), 1929 (janeiro e fevereiro) e (março e abril) com o título de "Política Militar Aeronáutica", o autor faz a tradução de um artigo publicado numa revista aeronáutica escrito por um oficial do Ministério do Ar italiano. Neste artigo é apresentada a forma segundo a qual as forças armadas deveriam atuar em tempo de paz para um melhor emprego no tempo de guerra. Inicialmente a preparação militar em geral é dividida em três áreas, terrestre, naval e aérea, é dito que cada um destes ramos deve fazer a sua preparação a nível militar, civil e industrial de forma independente, mas sempre em cooperação com as restantes. No fundo a primeira ideia que surge neste artigo é que em tempo de paz deve ser preparada a guerra. Outro aspeto interessante que surge é a ideia de que o serviço militar obrigatório surge como uma forma de identificar as capacidades de cada homem para, em guerra, destacá-lo e empregá-lo da melhor forma. No final desta primeira parte o autor indica ainda a forma de como deve ser preparada a guerra em cada um dos ramos²⁸³.

Na segunda parte (janeiro e fevereiro) de 1929 o autor procura explicar a melhor forma de implementação das forças aéreas nas forças armadas salientando que já não possível, tanto no ar como na terra, fazer guerra sem aviação. Como tal é dito que tanto a Armada como o Exército necessitam de forças aéreas nas suas operações, mas que o seu papel não se restringe a tal e por isso deverá ser tido como um ramo independente. Quanto ao papel fora da cooperação com os outros ramos o autor refere-se às operações terrestres nas áreas estratégicas inimigas que o Exército não consegue alcançar assim como a capacidade de atuar no mar a partir de terra e vice-versa que a Marinha não consegue controlar com eficiência. Um outro tipo de missões das forças aéreas distinto da Armada e do Exército é de contra-ataque das forças aéreas inimigas. Com isto é justificada a existência de um terceiro ramo nas forças armadas, o que é defendido de seguida é a permanência sob alçada deste ramo das forças de cooperação. É dito que caso estas forças pertençam à Marinha ou ao

²⁸² Raul Cezar Ferreira, «A grande navegação aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 101 a 109.

²⁸³ Manuel Ortins de Bettencourt, «Política militar aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 34 a 40.

Exército a tendência seria para desvalorizar o investimento e formação na arma aérea em prol da arma convencional de cada ramo, com a as forças de cooperação sob alçada deste terceiro ramo consegue-se que os meios e o pessoal se mantenham na vanguarda e quando necessário são destacados para cooperar, fazendo-o com maior eficiência. Outro aspeto importante que é defendido é facto de arma aérea conseguir substituir os navios nas suas missões costeiras. Embora o autor defenda este pensamento, ao mesmo tempo expõe um conjunto de argumentos que defendem a grandiosidade das Marinhas, pode-se então concluir que embora as forças aéreas possam substituir a Marinha nas missões costeiras é muito importante manter uma Armada oceânica capaz de se impor e fazer face à inimiga nos mares²⁸⁴.

A última parte deste texto 1929 (março e abril) é dedicada a indicar as estratégias a adotar em tempo de paz em relação às indústrias e formação de pessoal para uma possível mobilização em tempo de guerra, para tal o autor recorre a exemplos de vários países desde a Grande Guerra até esta época. Pode-se dizer este texto tanto em conteúdo como em forma em nada se assemelha às "Crónicas de Aviação" e embora tenha sido publicado em 1929, pelo facto abordar a problemática da unificação das forças aéreas poderia facilmente ser enquadrado no tema "Extinção", isto porque é nele defendido, por um ex-oficial de Marinha italiano, o processo em questão, trazido para os *ACMN* por um Oficial de Marinha Ex-Aviador Naval²⁸⁵.

No ano de 1928 foi também escrito um outro texto (novembro e dezembro), por Moreira Campos²⁸⁶ (assinado M.C.) com o título de "Possibilidades do Exercício de Bombardeamento por Fotografia" neste texto autor têm como referência dois artigos publicados numa revista de aeronáutica militar francesa, o autor utiliza o primeiro para enquadrar a problemática da economia em métodos de treino no lançamento de bombas, utilizando o segundo, Moreira Campos explica um novo método em desenvolvimento que consiste no bombardeamento simulado por fotografias. Pode-se dizer que embora este texto seja de caráter noticioso, a atenção dada a um assunto tão específico, é evidente que trás para a Aviação Militar Portuguesa e para a Aviação Naval uma solução para um problema muito importante, a economia no treino²⁸⁷.

Ainda em 1928 Botelho de Sousa publicou um texto intitulado "Escuta aérea por meio de trompas acústicas" este texto, está também inserido na "Revista de Revistas" dos *ACMN*,

²⁸⁴ Idem, «Política militar aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 95 a 106.

²⁸⁵ Idem, «Política militar aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 79 a 90.

²⁸⁶ José Moreira Campos foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

²⁸⁷ José Moreira Campos, «Possibilidades do exercício de bombardeamento por fotografia», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 74 a 79.

foi baseado num artigo da *Revista Marittima*. Este texto explica a criação de um aparelho que permite a deteção do azimute, distancia e tipo de aviões, juntamente com os projetores abordados no tema "*Aviação em Geral*" tornam mais eficaz a defesa antiaérea²⁸⁸.

Atendendo ao ano de 1935 no qual Manuel de Carvalho publicou texto com o título "Notas Sobre Aviação" é feita uma análise do poder aéreo da Inglaterra, França e Itália sempre tendo como base de comparação a Alemanha. Embora, tal como o autor explica, não se saiba muito sobre a aviação alemã, nesta altura já tinha dado provas que se estava a preparar para um conflito e, alguns números relativos ao número de aviões mostram a sua supremacia em relação à maior parte dos países europeus. É feita assim uma análise estratégica sobre um eventual conflito que levaria a Alemanha (humilhada no final da Grande Guerra) a entrar no conflito com grande vantagem, verifica-se que o único país europeu com a capacidade de fazer frente aos alemães é a Inglaterra. Pode-se dizer que este texto quando ao seu conteúdo é semelhante às "Crónicas de Aviação" embora seja feita aqui uma análise estratégica que nestas não é feita e que justifica o facto de não estar inserido na "Crónica Naval"²⁸⁹.

Quanto ao texto escrito no ano de 1937 (janeiro a junho), escrito por Alves dos Santos Júnior, é destinado a descrever e apresentar a Comissão Internacional de Navegação Aérea (que é também o título do texto), esta comissão foi criada em 1919 com o objetivo de estabelecer normas que regulamentassem esta mesma navegação. Pode-se dizer que este texto contém também o mesmo caráter informativo do anterior tema em análise²⁹⁰.

Em 1940 Faria Pereira²⁹¹ escreveu um texto (julho e agosto) intitulado "Domínio do Ar" no qual se dedica a comprovar o papel do poder aéreo nos primeiros tempos da Segunda Guerra Mundial, mais uma vez é defendida (diga-se agora comprovada) a ideia de que nenhuma força naval ou terrestre consegue ter o domínio total do seu meio sem que o domínio do ar esteja também garantido, para defender a sua ideia o autor dá vários exemplos de confrontos terrestres e navais nos quais o papel da aviação foi crucial de ambos as partes para determinar o seu desfecho. Este texto, muito semelhante a dois dos textos analisados dentro deste onde predominou uma análise estratégica dos acontecimentos²⁹².

²⁸⁸ Alfredo Botelho de Sousa, «Escuta aérea por meio de trompas acústicas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 97 a 102.

²⁸⁹ Óscar Manuel de Carvalho, «Notas sobre aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXVI, Lisboa, 1935, pp. 619 a 645.

²⁹⁰ António Alves dos Santos Júnior, «Comissão Internacional de Navegação Aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 6, ano LXVII, Lisboa, 1937, pp. 189 a 197.

²⁹¹ Horácio Faria Pereira foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

²⁹² Horácio Faria Pereira, «Domínio do ar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 8, ano LXX, Lisboa, 1940, pp. 311 a 322.

No ano de 1943 foi escrito, por Moreira Rato, um texto destinado a abordar a temática de "O Reconhecimento de Aviões", neste texto é justificada inicialmente a importância da temática e posteriormente a forma como evoluíram os métodos de reconhecimento e como é praticada e instruída nos diversos países. Este é um texto de caráter informativo, mas que, no entanto, expõe nos *ACMN* uma problemática da atualidade assim como soluções para a sua resolução²⁹³.

Finda a análise deste do tema "Aviação em Geral" pode-se dizer que, relativamente à primeira questão que foi inicialmente colocada, de todos os textos aqui analisados apenas cinco deles se distanciam dos textos do tema "Crónica de Aviação" ("Política Militar Aeronáutica" (3), "Notas Sobre Aviação" e "Domínio do Ar"), isto porque, ao contrário dos restantes, estes são dedicados a relatar alguns factos que aconteceram na época mas sempre com a devida análise e ponto de vista estratégico acoplado, o que não acontecia nos textos de "Crónica de Aviação". Quanto à segunda questão pode-se dizer que o texto "Política Militar Aeronáutica" surge como um ponto de vista de organização da aeronáutica militar acompanhado da argumentação. Visto que em Portugal, tal como em todos os países que possuíam aviões militares, esta questão surgiu identifica-se aqui uma sugestão de organização a adotar. É efetivamente exposto um problema e dada uma solução, embora este texto não seja da autoria de Ortins Bettencourt e seja apenas traduzido por ele, o facto de o ter traduzido e publicado demonstra uma certa concordância com o que é escrito. Ainda respondendo a esta questão surgem mais dois textos ("O Reconhecimento de Aviões" e "Possibilidades do Exercício de Bombardeamento por Fotografia") nos quais são abordadas problemáticas que, tal como no texto anterior, afetam a Aviação Militar e a Aviação Naval e sobre as quais são apresentadas soluções. Relativamente à terceira questão pode-se dizer que os textos analisados não têm qualquer aproveitamento para estudar a história da Aviação Militar Portuguesa, no entanto os textos "Notas Sobre Aviação" e "Domínio do Ar" contêm alguns factos importantes relativos à aviação militar na Segunda Guerra Mundial. Respondendo agora à última questão pode-se dizer que tal como aconteceu com as "Crónicas de Aviação" o período de maior afluência de escrita no período próximo do "Plano Magalhães Correia" em nada teve a ver com ele.

3.3. Possibilidades de Aeronáutica Militar

Serão agora analisados seis textos escritos em duas épocas que embora bastante distintas, antecederam a criação da Aviação Naval na Marinha Portuguesa.

²⁹³ João Moreira Rato, «O reconhecimento de aviões», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXXIII, Lisboa, 1943, pp. 617 a 633.

Os primeiros três textos de Nunes da Matta em 1882, foram escritos numa época em que, embora o balão de hidrogénio já tivesse sido inventado e a sua utilidade comprovada, a sua dirigibilidade (direção e propulsão) ainda não tinha sido concebida tal como já foi abordado. Neste texto com o título de "Direção e Propulsão de Balões" o autor apenas faz uma referência à aplicação militar dos balões quando dá a ideia que quando se conseguisse a dirigibilidade a forma de fazer guerra adotada até ao momento iria mudar drasticamente. No que diz respeito ao texto na íntegra, o autor começa por fazer um breve resumo da história do balão e indica duas grandes vantagens de obter dirigibilidade dos balões, a aproximação e união entre povos e a exploração de territórios de difícil penetração. De seguida, no segundo é demonstrada a forma, segundo o seu ponto de vista, de como será conseguida a dirigibilidade apoiando-se nos estudos de Maury. Para o autor o problema da dirigibilidade passa essencialmente por conhecer as correntes atmosféricas (que variam em altitude) e através de ganhos e perdas de altitude movimentar o balão na direção pretendida. Para tal Nunes da Matta diz ter construído um aparelho que possibilita medições de direção e intensidade do vento a várias altitudes, este aparelho é também aqui descrito. Por fim, no terceiro, o autor faz um pequeno resumo dos progressos obtidos desde a invenção do balão até aos últimos progressos obtidos na tentativa de conseguir a sua dirigibilidade, foi verificado que no que diz respeito aos factos mais importantes o que neste texto é dito vai de encontro ao que foi estudado anteriormente nesta dissertação. É ainda importante citar que o autor divide as experiências que têm sido feitas com o objetivo de alcançar a dirigibilidade em quatro tipos, uma delas é o mais pesado do que o ar e sobre este Nunes da Matta diz que conhecimento científico da época seria impossível obter sucesso e como tal era "impossível"²⁹⁴.

Em 1910 um autor anónimo que assinou três textos (julho a setembro), intitulados "Aeronáutica Naval (compilação)", como "S.". No primeiro (julho) destacam-se como principais ideias do autor que a navegação aérea pode vir a ter vantagens a nível militar e que a utilização do balão na marinha poderá aumentar significativamente o alcance visual. Outra ideia é de que o balão ainda não terá sido empregue na marinha porque necessitava de condições atmosféricas muito favoráveis e o seu enchimento e esvaziamento eram muito complexos para realizar a bordo dos navios.

Verifica-se que com o aparecimento do balão "cativo-papagaio" e do dirigível tal deixou de se verificar e as marinhas começaram a estudar possibilidades do emprego da nave-

²⁹⁴ José Nunes da Matta, «Direcção e propulsão dos balões», *Anais do Clube Militar Naval*, , ano XIII, Lisboa, 1882, pp. 92 a 97, 112 a 117 & 169 a 174.

gação aérea. Findo este primeiro enquadramento o autor divide a obra em 4 partes distintas, "Balões Captivos", "Machinas de Voar" e "Determinação do Ponto". Quanto aos balões "captivos" é feito um resumo histórico desde a, já abordada, Batalha de Fleurs²⁹⁵. De seguida são esclarecidas as formas de como poderiam ser empregues na marinha e as desvantagens do balão esférico (condições atmosféricas). Como resposta a tais desvantagens o autor refere a invenção, na Alemanha, do balão "papagaio" e ainda fala sobre os balões militares alemães. Sequencialmente o autor descreve as modificações que transformaram o balão esférico no balão "papagaio", como tal começa por esclarecer que um dos principais problemas de segurança era que na descida ao perderem volume a ação do vento danificava os tecidos deformados, surge assim o mecanismo "*ballonett*" como solução para tal. Outro mecanismo utilizado, agora para manter o balão "papagaio" na direção do vento, era aproveitar o ar que saia do "*ballonett*" para encher uma espécie de leme chamado "saco de governo". Fica a ideia que estes eram os dois principais mecanismos, no entanto o autor refere também outros aplicativos que melhoraram a segurança e conforto do balão e o tornaram mais fiável a nível militar. Posto isto é defendido o emprego na marinha de um balão papagaio em vez de um esférico e devido ao facto de se ajustar melhor à a acréscimo da velocidade do vento no mar. Como foi inicialmente referido o alcance visual surge como a principal vantagem no emprego destes meios e por isso este é aqui explicado assim como os fatores que o fazem variar. As limitações de ascensão, a comunicação de informação e os ataques por artilharia inimiga também são abordados, este último é desprezado. A título de conclusão desta primeira parte é dito que na marinha deveriam ser empregues os balões "papagaio", é dado o exemplo de um que esta a ser empregue numa outra marinha e ainda é salientada a importância do balão o emprego no exército ser o mesmo que na marinha por questões de homogeneidade. São também referidas as vantagens do emprego do balão "*captivo*" em costa, no alto mar e em cooperação com o exército e por fim são também citados exemplos práticos noutras marinhas (Itália, França Suécia e Rússia)²⁹⁶.

No segundo texto (agosto) "Dirigíveis" inicialmente é discutida a importância, ainda não demonstrada suficientemente, dos balões e dirigíveis em guerra. Quanto à importância dada a este aparelho é dito que a França foi precursora e que a Alemanha tinha dado um passo para a

²⁹⁵ Note-se que nesta dissertação o enquadramento histórico começou muito antes desta batalha, no entanto o autor faz referência à primeira aparição a bordo de um navio de um balão e tal ainda não tinha sido citado nesta dissertação.

²⁹⁶ S., «Aeronautica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7, ano XLI, Lisboa, 1910, pp. 429 a 456.

vanguarda. O autor considera que nesse momento existiam duas grandes vertentes da navegação aérea, o dirigível e o avião. Posto isto posto isto são expostas as vantagens do dirigível em relação ao balão e fica-se com a ideia que relativamente a este último ainda existia o problema da comunicação com a unidade de comando. Passando para a caracterização deste aparelho é dito inicialmente ainda se encontra em estado evolutivo e que o maior problema a resolver é o seu motor, isto porque na época a diminuição de peso implicava diminuição de segurança. Quanto às dimensões percebe-se que quanto maior o deslocamento, menor a velocidade e manobrabilidade. Quanto à sua aplicabilidade militar é explicado que a velocidade dos dirigíveis naquele momento ainda não possibilitava o emprego, isto porque, com ventos de maior velocidade (sobretudo no inverno) os aparelhos ainda não conseguiam contrariá-los. Posteriormente são expostos estudos relativos às variações da velocidade do vento em altitude e sua relação com a velocidade máxima dos dirigíveis, com eles é concluído que ainda estão muito limitados neste sentido. É também explicado que para se conseguir uma maior velocidade seriam necessários motores mais potentes e por isso mais pesados o que implica maior volume do involucro, e aqui surge o principal problema, a razão de aumento da resistência cresce mais do que a razão do aumento de velocidade. A autonomia e raio de ação são de seguida abordados. As viagens de exploração são divididas em próximas e distantes, sendo que os dirigíveis de menor autonomia deverão ser usados nas primeiras e os de maior nas segundas. Quanto ao número de motores é dito que o dirigível de dois motores, pela sua redundância, é muito mais aconselhável para empregar em terra e no mar é quase imperativo. São então referidas as características a que devem obedecer os motores (de um ponto de vista mais aprofundado na parte do peso), as hélices e o involucro. É ainda descrita a problemática da altitude e relacionada com as vantagens e desvantagem de cada situação em combate. Relativamente à estabilidade e dirigibilidade é dito que o problema estava resolvido visto que se empregarem-se os mesmos princípios que nos navios. No final é referido que o leme deve-se situar quanto mais a ré e afastado do involucro possível²⁹⁷.

Quanto ao terceiro (setembro) "Machinas de Voar" o autor começa por dizer que a sustentação no ar pode ser de dois tipos, "mais leve que o ar" e "mais pesado do que o ar" e que este último se pensa poder vir a ter mais vantagens a nível militar. Inicialmente é explicado o princípio do aeroplano (força ascensional que as asas produzem ao empurrar o ar para baixo). Depois são identificados três tipos de "machinas de voar", os "aeroplanos", os "heli-

²⁹⁷ S., «Aeronautica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 8, ano XLI, Lisboa, 1910, pp. 494 a 538.

cópteros" e os "*orthopteros*" e explicado o princípio de funcionamento de cada um deles. Quanto aos aeroplanos é dito que a sua velocidade mínima será essencial para determinar a sua utilidade e para enfrentar ventos fortes. De seguida são descritas as suas partes essenciais, são divididos em monoplanos e biplanos e dentro desta divisão são descritos pormenorizadamente. Os monoplanos e biplanos que fogem à conjectura normal e o triplano são também referidos. Os dois principais tipos referidos inicialmente são agora comparados quanto à estrutura (conclui que o monoplane é preferível) e posição do aviador, relativamente a esta é explorada a disposição mais segura para o aviador em termos de governo, comodidade e segurança em caso de acidente. Tal como com os dirigíveis também são abordados os requisitos dos motores e o problema peso/segurança também surge, são ainda abordadas as suas várias disposições. No final é concluído que só com o aumento de segurança dos motores é que poderá vir a ser empregue a nível militar. Quanto às hélices é dito que a madeira é o material mais utilizado pela sua qualidade, e que relativamente à transmissão de movimento uma hélice maior que implique menores rotações é preferível. Quanto à manobra é dito que o problema é a aterragem e descolagem, aumentar a velocidade dos aparelhos implica aumentar as pistas. Posteriormente é descrita em quatro pontos, o governo horizontal (leme vertical), governo em elevação (leme horizontal), regulação da inclinação (asas) e regulação da velocidade do motor. Possíveis disposições de governo são ordenadas consoante o seu inventor com especial atenção para o caso do biplano de *Farman* e do mecanismo de velas (em substituição das asas) utilizado por *Chauvière* para conseguir estabilidade lateral automática. O aeroplano é de seguida comparado com o dirigível e diz-se ser mais barato, mais pequeno, com menos necessidades de apoio logístico, mais governável e menos dependente de condições atmosféricas. Como desvantagens diz-se que não tem a mesma autonomia, capacidade de carga, e não consegue ficar imóvel no ar. Esta comparação é também feita a nível militar e é explicado que na época ainda se contava mais com o dirigível do que com o aeroplano, mas que a evolução do último não levava ao desprezo do primeiro pela sua melhor capacidade de carga, e em viagens grandes a velocidades moderadas. O aeroplano com velocidades mais elevadas é sugerido para missões de curta duração. Posto isto é concluída a complementaridade de ambos, no entanto o autor enumera mais algumas vantagens do aeroplano tais como, a pouca necessidade de se elevar para fugir à artilharia inimiga e a capacidade de ser utilizado na marinha para operações perto de costa e no litoral. No final desta comparação é citado um artigo que indica sete vantagens relativamente ao dirigível, a velocidade, a capacidade de elevação, o tamanho como alvo, o custo, a diversidade de locais de

descolagem e aterragem, e o peso dos componentes. Para terminar o autor tenta antecipar o combate aéreo e sugere que o combate a aeroplanos terá de ser feito por outros aeroplanos com armas ligeiras e granadas. Refere que em serviço de exploração deve ser evitado o combate e as manobras e formaturas deverão assemelhar-se às dos navios, com o acrescento da terceira dimensão. É também feita distinção de dois tipos de "machinas de voar" rápidos (para exploração e comunicações) e mais pesados (para combates no ar). Como último raciocínio desta parte é dito que os principais alvos para os aeroplanos seriam os portos e grandes edifícios militares, essas localizações deveriam possuir uma esquadra aérea de defesa própria. Relativamente à última parte, "Determinação de ponto no ar", o autor refere que quando é possível ver terra é simples a navegação desde que hajam conhecimentos e uma boa carta. Quando tal não acontece, num balão, é impossível saber o rumo só com agulha magnética. No dirigível tal já é possível, mas sem que se saiba o abatimento, e por isso assim como no balão é necessária a navegação astronómica.

Posto isto o autor passa a explicar os três tipos de navegação aérea (terrestre, astronómica e magnética) com base numa memória do Professor Adolf Marcuse²⁹⁸. É dito que a primeira se destinaria a ser utilizada quando se avista terra (sugere cartas especiais com discriminação dos edifícios e terrenos em altitude e desenhos no topo dos destes para auxiliar esta navegação), a segunda seria utilizada quando o céu se encontrasse limpo e a última quando não se poderia avistar nem o céu limpo nem a terra²⁹⁹.

Relativamente a estes três textos pode-se dizer que as suas 119 páginas constituem um ótimo enquadramento da situação aeronáutica mundial e militar da época, embora o autor se limite a explicar detalhadamente esta situação e em parte alguma sugira a aplicação na Armada Portuguesa, as inúmeras possibilidades apresentadas e a descrição detalhada de cada uma delas constitui um auxílio importante no processo de tomada de decisão e no pensamento estratégico.

Posto isto, e respondendo as questões impostas inicialmente, pode-se dizer que com estes textos apresentam um conjunto de perspectivas possíveis de aplicar não só na Armada Portuguesa, mas também no Exército. Quanto à Aviação Naval Portuguesa (diga-se que neste âmbito será mais correto dizer Aeronáutica Naval) surge aqui a primeira tentativa de consciencialização para a necessidade estratégica de adquirir meios aeronáuticos na Armada.

²⁹⁸ O alemão Adolf Marcuse realizou importantes investigações e trabalhos na área da navegação astronómica.

²⁹⁹ S., «Aeronautica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9, ano XLI, Lisboa, 1910, pp. 563 a 605.

3.4. Viagens

O tema "Viagens" foi escolhido com objetivo de englobar todos textos que abordam especificamente *raids*, com a exceção da primeira travessia Aérea do Atlântico Sul. Relativamente aos períodos de afluência sobre este tema inicialmente pensou-se que poderiam estar diretamente ligados com os períodos de realização dos "*raids*" da Aviação Naval Portuguesa, no entanto rapidamente foi verificado, pela análise do "*Índice*", que além de nem todas as viagens importantes no âmbito referido estarem retratadas nos *ACMN*, algumas delas são abordadas fora do seu período de realização. Com isto destacam-se quatro anos distintos. No ano de 1921 foram escritos três textos, um deles relativo à viagem "Calshot-Lisboa" e dois relativos à viagem "Lisboa Madeira". No ano de 1949 foi escrito um texto relativo à viagem transatlântica do hidroavião de grandes dimensões "D. o X.". No ano de 1960 o texto apresentado é relativo à viagem "Lisboa-Madeira-Açores-Lisboa" e no ano de 1961 à viagem "Lisboa-Calshot".

No primeiro texto é apresentado o extrato de uma conferência realizada por Sacadura Cabral, (janeiro e fevereiro) onde é descrita a travessia aérea Calshot-Lisboa realizada no ano de 1919 e que já foi abordada anteriormente nesta dissertação. Inicialmente o autor, piloto de um dos hidroaviões, começa por justificar a realização da viagem com a movimentação, para Portugal, dos dois aparelhos ingleses "Felixtowe F3", as suas características são descritas assim como o processo de aquisição. De seguida o autor descreve a forma como planeou a viagem, explica um inopinado que ocorreu no processo de aquisição e apresenta as tripulações. Antes de começar a relatar a viagem Sacadura Cabral adverte ainda para a problemática da operação de aparelhos com carga máxima, da compra de aparelhos construídos em série e dos voos experimentais realizados antes da viagem, em Inglaterra. Relativamente ao relato detalhado do voo destaca-se a grande influência que as condições atmosféricas tiveram nas sucessivas alterações de planeamento, mas que mesmo assim não foram suficientes para impedir o seu sucesso³⁰⁰.

O segundo texto (abril a junho) refere-se também a uma conferência realizada por Sacadura Cabral na Sociedade de Geografia no ano de 1921, sobre a viagem Lisboa-Madeira que também já foi abordada nesta dissertação. Na fase inicial o autor expõe as motivações que levaram à realização desta viagem em vez da ideia inicial do "*raid*" à Guiné que tinha sido inicialmente pensado. De seguida explica a introdução de Gago Coutinho nos seus pla-

³⁰⁰ Artur de Sacadura Freire Cabral, « A travessia aerea Calshot-Lisboa », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 189 a 214.

nos da viagem como fruto não só da convivência de ambos nas várias missões geodésicas do continente africano, mas principalmente pelos estudos no âmbito da navegação aérea que este estava a realizar e que já tinham dado provas de utilidade. Posteriormente Sacadura Cabral explica como foi feito o planeamento da viagem destacando dois problemas, o primeiro seria a autonomia do hidroavião, tal implicava que este fosse intervencionado por forma a ficar nas mesmas condições com que tinha vindo de Inglaterra (texto anterior) e só assim possibilitar o raio de ação desejado. O segundo problema era o da navegação aérea a que o autor não demonstra tanta preocupação visto confiar na sua grande experiência geodésica e de Gago Coutinho. A entrada do mecânico Roger Soubiran nesta viagem também é aqui fundamentada pela necessidade de um mecânico com qualificação suficiente para evitar uma avaria no motor. Numa outra fase é explicado o aprontamento e testes realizados com o aparelho no CAN de Aveiro, a introdução de Ortins Bettencourt na tripulação assim e a viagem de Aveiro até Lisboa. De seguida são referidos os preparativos finais para a viagem onde se destaca a tentativa de fazer coincidir a partida com a viagem do navio "Porto", que realizava a ligação Lisboa Madeira, e que poderia servir como ponto de referência no meio do Atlântico. Antes de começar o relato da viagem o autor ainda justifica a razão pela qual tentou manter o secretismo em torno da viagem até à sua partida e que estava relacionada com a grande probabilidade de não poder vir a ser realizada e levantaria um falso entusiasmo. Quanto à viagem propriamente, foram relatados todos os pormenores dos quais se destacam: o método de navegação aérea adotado (que também já foi explicado nesta dissertação) e o seu sucesso assim como as favoráveis condições meteorológicas que, detalhadamente estudadas, contribuíram em muito para o sucesso da viagem até à Madeira. Quanto ao relato da tentativa de regresso a Lisboa, o autor justifica a realização de uma primeira etapa Funchal-Porto Santo com a tentativa de encurtar o trajeto e de conseguir perceber melhor as condições metrológicas neste local. A dificuldade acrescida desta segunda parte é também aqui justificada pelos ventos contrários que se iriam fazer sentir. No final deste texto é explicado o acidente que levou à perda do hidroavião. Este foi causado por um impacto na água durante a descolagem que causou um rombo e provocou a inflamação de uma das boias de fumo e conseqüente incêndio do aparelho³⁰¹.

O último texto (outubro a dezembro) deste ano é referente a uma memória apresentada num Congresso de navegação Aérea em Paris por Sacadura Cabral no qual é expli-

³⁰¹ Artur de Sacadura Freire Cabral, « O raid aereo Lisboa-Funchal », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 288 a 294.

cado o "corretor de rumo" empregue na viagem "Lisboa-Madeira", que pelos êxitos obtidos já estava a ser empregado em Inglaterra. Ao longo do texto são apresentados todos os instrumentos e cálculos utilizados neste método³⁰².

Quanto ao texto do ano de 1949 (janeiro a março) é escrito um texto por Gago Coutinho no qual é relatada a viagem experimental (travessia atlântica) de um hidroavião de grandes dimensões em 1931 na qual o autor fez parte da tripulação como navegador. Ao longo do texto o autor explica primeiro a constituição do hidroavião (D. O. X.) e da tripulação, faz o relato de todas as etapas da viagem e por fim faz uma comparação desta viagem (pioneira nos voos comerciais transatlânticos) com uma outra realizada em 1945 quando (no final da Segunda Guerra Mundial) a navegação aérea comercial já se encontrava consolidada³⁰³.

No ano de 1960 é escrito por Lopes de Mendonça³⁰⁴ um texto (janeiro a março) intitulado "Manobras Aeronavais em 1935", neste pequeno texto o autor recorda a viagem Lisboa-Açores-Madeira-Lisboa na qual foram realizadas manobras aeronavais. São relatadas as dificuldades vividas pelos aviadores da Armada Portuguesa assim como a relação próxima entre eles e as guarnições dos navios³⁰⁵.

Neste texto escrito pelo mesmo autor no ano seguinte (janeiro a março) é abordada a viagem Lisboa-Calshot em 1936 que teve como objetivo a entrega de uma carta diplomática de caráter urgente relacionada com a posição portuguesa na Segunda Guerra Mundial. O autor começa por descrever a tripulação (Segundos-tenentes Freitas Ribeiro e Trindade dos Santos e Sargento Cruz Fazenda) e o hidroavião, um "Blackburn Shark II-A", explica todo o contexto que envolveu esta ação diplomática assim como as razões que pelas quais o aparelho não era adequado para este tipo de missão. De seguida são descritas todas as etapas da viagem assim como os percalços verificados na escala em França (em Brest na ida para Inglaterra) e os problemas do aparelho que mesmo assim não foram suficientes para afetar o sucesso da missão³⁰⁶.

Quanto aos textos apresentados no âmbito deste tema, em resposta às duas questões em simultâneo pode-se dizer que estes textos não permitem um estudo completo das im-

³⁰² Artur de Sacadura Freire Cabral, « Raid Lisboa-Madeira », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 288 a 294.

³⁰³ Carlos Viegas Gago Coutinho, « Travessia Atlântica do navio-volante », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXXIX, Lisboa, 1949, pp. 3 a 15.

³⁰⁴ Sabe-se que Manuel Lopes de Mendonça foi um Oficial de Marinha tendo apenas escrito os dois textos em questão relativamente a esta temática, nos *ACMN*.

³⁰⁵ Manuel Lopes de Mendonça, « Manobras aeronavais em 1935 », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano XC, Lisboa, 1960, pp. 67 a 69.

³⁰⁶ Idem, « Uma viagem aérea em 1936 », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano XCI, Lisboa, 1961, pp. 63 a 71.

portantes viagens realizadas pela Aviação Naval Portuguesa, as únicas viagens que são abordadas e constituem informação importante para a sua análise são as viagens "Lisboa-Madeira", "Calshot-Lisboa" e "Lisboa-Calshot".

3.5. Morte de Sacadura Cabral

O tema necrologia foi dedicado ao conjunto de textos que abordam a morte de Sacadura Cabral. Foi decido apenas abordar este tipo de notícias referentes a este Oficial da Aviação Naval em primeiro lugar porque, pelo que foi estudado até ao momento, terá sido de longe o principal impulsionador da Aviação Naval Portuguesa e segundo lugar foram encontrados textos suficientes para constituir um tema. A morte de Gago Coutinho também recebeu bastante atenção nos *ACMN*, o Número Especial de 1959 é a prova disso mesmo, no entanto os feitos deste Oficial diretamente na Aviação Naval resumem-se aos métodos de navegação aérea³⁰⁷ empregues em duas importantes viagens aéreas preparadas juntamente com Sacadura Cabral.

Todos os três textos que serão analisados foram publicados nos *ACMN* de 1924 (outubro a dezembro) e referem-se a dois autores distintos, Gago Coutinho (resumo dos discursos efetuados nas Sociedades de Geografia de Lisboa e do Rio de Janeiro) e Cisneiros e Faria³⁰⁸ (um discurso e um texto). O primeiro texto intitulado "Sacadura Cabral" resulta do resumo de um discurso proferido na Sociedade de Geografia de Lisboa, nele é retratada inicialmente a carreira de Sacadura Cabral no âmbito da geodesia em três períodos, antes de trabalhar com o autor, enquanto trabalhou com o autor e depois de trabalhar com o autor. Nesta primeira parte o autor destaca alguns dos seus feitos que demonstram a sua qualidade e importância que teve na Geodesia Colonial da época. De seguida é explicada a forma como Sacadura Cabral iniciou a carreira na aviação, note-se que o autor não só o descreve como impulsionador da Aviação Naval como impulsionador da Aviação Militar. É também dito que ainda antes da Travessia Aérea do Atlântico Sul Sacadura já ambicionava outros projetos tais como a criação de uma "carreira Lisboa Madrid" e o projeto da volta ao mundo que depois veio a transformar-se numa viagem pela Costa de África até à Índia semelhante à de Vasco da Gama. No final o autor salienta a forte relação que Sacadura sempre manteve com os brasileiros e destaca o facto de nunca os ter sempre procurado a sua integração nos seus grandes projetos. Gago Coutinho termina o discurso referindo-se a Sacadura como um "Az" da Geografia³⁰⁹.

³⁰⁷ Ao qual dedicou-se um tema específico

³⁰⁸ António Cisneiros e Faria foi um Oficial de Marinha que à data era diretor da Aeronáutica Naval.

³⁰⁹ Carlos Viegas Gago Coutinho, «Sacadura Cabral», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LV, Lisboa, 1924, pp. 355 a 361.

O segundo texto também ele um discurso, de Cisneiros de Faria no CAN de Lisboa, inicialmente o autor faz um conjunto de elogios à personalidade de Sacadura Cabral, de seguida é feita uma descrição da sua carreira na Armada. Começa por falar do seu caminho desde a Escola Naval, passando pela hidrografia até à geodesia. Posteriormente passa a palavra a Ortins Bettencourt para falar da sua carreira como aviador, fica-se a perceber que este texto também contém palavras dele. Inicialmente são dados alguns exemplos que comprovam sua importância a nível internacional, como foi o caso do peso que a sua opinião teve na construtora de aviões "Foker". De seguida Ortins Bettencourt enumera um conjunto de defeitos que eram apontados a Sacadura Cabral e como resposta cita um conjunto de exemplos que contrariam tais defeitos. No final é abordada a sua morte sobre a qual se diz que pelo aparelho que pilotava ser de grande qualidade e fiabilidade e que pelo seu piloto também ele ser de grande qualidade comprovada, caso não surgissem novas evidências a Aviação Naval não iria apoiar nenhuma hipótese³¹⁰.

O último texto, também de Cisneiros de Faria, intitulado "Considerações tendentes à restrição do local onde se poderá ter dado o desastre do Fokker 4196", consiste numa tentativa de tentar delimitar o local onde Sacadura Cabral terá desaparecido. É dito que as águas pouco profundas do possível local poderão levar a que um dia os destroços venham à superfície. Para esta investigação o autor utiliza os relatórios de Anthony Fokker (dono da empresa que fabricou o avião) e posteriormente o relatório original do pescador que encontrou um dos flutuadores do hidroavião de Sacadura. O segundo é utilizado porque o autor pensa inicialmente que a tradução do relatório do pescador terá sido feita de forma incorreta por Fokker. De seguida já com o relatório do pescador, o autor apercebe-se que tal não aconteceu e formula uma nova hipótese na qual parte do princípio que o pescador se terá enganado. No final o autor conclui que o local provável terá sido nas proximidades de Beachyhead a 15 milhas náuticas de terra³¹¹.

Respondendo à primeira questão de investigação pode-se dizer que estes textos constituem um ótimo complemento para a biografia de Sacadura Cabral isto porque Gago Coutinho fornece a melhor descrição possível da sua carreira como geógrafo e Ortins Bettencourt (no texto de Cisneiros de Faria) da sua Carreira como Aviador. Quanto à sua

³¹⁰ António de Cisneiros e Faria, «Discurso preferido pelo Comandante Antonio Alemão de Cisneiros e Faria na sede do Centro de Aviação Marítima de Lisboa, no dia 15 de dezembro de 1924», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LV, Lisboa, 1924, pp. 362 a 369.

³¹¹ Idem, «Considerações tendentes à restrição do local onde se poderá ter dado o desastre do Fokker 4196», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LV, Lisboa, 1924, pp. 370 a 376.

morte neste último texto Cisneiros de Faria reúne todas as evidências do acidente e formula uma possível localização do desastre. Quanto à segunda questão de investigação pode-se dizer que os textos dos *ACMN* não apresentam estas hipóteses e tal é compreendido pelo que foi dito por Ortins Bettencourt.

"Pela minha boca, a Aeronautica Naval declara, que, à face das conclusões acima citadas, tiradas dos destroços por perito competente, entende não dever apresentar nenhuma hipótese, pelo menos até que chegue ao seu conhecimento algum novo indicio que venha dar ao caso alguma luz."³¹²

Se estas são as palavras da Aviação Naval, tudo leva a querer que também são as da Marinha e consequentemente as dos sócios do CMN.

3.6. Navegação Aérea

Relativamente ao tema Navegação Aérea começar-se-á por analisar o texto do ano de 1920 (novembro e dezembro) da autoria de Gago Coutinho (assinado G.C.) intitulado "Algumas Considerações sobre navegação astronómica aérea". No início do texto o autor afirma que para que se consiga navegar no ar sobre o mar é necessário recorrer aos métodos utilizados pelos marinheiros, a navegação astronómica e o estudo dos ventos. De seguida refere que têm feito experiências com o sextante a bordo de aviões por forma a poder adequar a navegação marítima à navegação aérea. As "considerações" feitas neste texto estão divididas em dezasseis partes. Na primeira parte o autor aborda a problemática de no avião, com alguma altitude, não se conseguir definir nem a altitude nem a linha do horizonte. Na segunda parte afirma ser possível, obter retas de altura do sol quando voando ao nível do mar, com a precisão suficiente para realizar navegação aérea. Na terceira parte são explicados os erros associados à navegação astronómica quando realizada em altitude e com um horizonte artificial, o autor acaba por concluir que a forma mais rigorosa é a realização de observações ao nível do mar com o horizonte real. Na quarta parte é explicado que os instrumentos utilizados para navegação astronómica a bordo dos navios apresentam erros demasiado elevados para serem empregues na navegação aérea. Na quinta parte é explicado que a grande velocidade dos aviões faz com que observações com grande rigor sejam desnecessárias, posto isto, na sexta parte o autor refere um conjunto de procedimentos e aparelhos rigorosos que podem ser desprezados em navegação aérea concluindo assim, na sétima parte, que o ideal para este tipo de navegação é um

³¹² A. de C. e Faria, *Discurso preferido pelo Comandante Antonio Alemão de Cisneiros e Faria na sede do Centro de Aviação Marítima de Lisboa, no dia 15 de dezembro de 1924.*

sextante semelhante aos utilizados nos navios com alguns ajustes que são aqui descritos. Na oitava parte o autor adverte para a dificuldade de comunicação entre a tripulação durante o voo e que como tal o processo de navegação deverá ser realizado quase na totalidade pelo navegador. Na nona parte deste texto é salientada a dificuldade em realizar navegação por estima e mais uma vez na décima parte é referido que pela curta duração das viagens aéreas esta deve ser "rápida" e "elementar". Na décima primeira parte surge um aspeto bastante interessante, o autor sugere que o erro máximo em navegação aérea deverá ser de dez milhas, isto porque tal erro ainda possibilitaria realizar a navegação em segurança e por exemplo "...varar um porto ou uma ilha isolada no meio do mar, como seria, por exemplo, a ilha de S. Paulo em uma viagem de Cabo Verde para o Brasil.". Como já foi estudado, dois anos depois Gago Coutinho fá-lo mesmo com sucesso. Na décima segunda parte o autor justifica inicialmente que durante o dia não é possível realizar navegação astronómica aérea, mas que é possível, no entanto, utilizar o sol para demandar um determinado rumo e dá mais uma vez um exemplo de algo que irá também realizar mais tarde, neste caso a viagem até à Madeira, "...teremos elementos para demandar a ilha com relativa segurança...". Na décima terceira parte o autor justifica o porquê de não ser possível a obtenção direta da latitude em navegação aérea não desprezando a sua obtenção através de "longitude estimada" que possibilitam o cálculo de "alturas circummeridianas", na décima quarta parte são explicados os aparelhos de medição de tempo necessários para este tipo de navegação assim como o tempo a mostrar em cada um deles assim como as situações em que serão empregues. Na décima quinta parte são explicados os preparativos necessários em terra para a navegação aérea e na décima sexta parte o autor refere um conjunto de procedimentos que deverão ser desenvolvidos para que a navegação aérea seja se torne mais expedita e realizável. No final Gago Coutinho deixa o apelo para que os métodos de navegação aérea com base em navegação astronómica sejam desenvolvidos por outros portugueses. No final ainda surge uma nota do autor sobre a qual este deixa alguns comentários relativos a uma conferência, realizada em Londres, com o objetivo de discutir este mesmo problema. Nestes comentários Gago Coutinho demonstra a superioridade de conhecimentos em relação aos que proferiram as palavras que comenta. Pode-se dizer pela análise deste texto que Gago Coutinho demonstra o método de navegação aérea que se encontrava a desenvolver para a sua viagem Lisboa-Madeira e para a travessia aérea do Atlântico Sul, sendo que ao longo do texto deixa algumas evidências que comprovam isso mesmo³¹³.

³¹³ Carlos Viegas Gago Coutinho, «Algumas considerações sobre navegação astronómica aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LI, Lisboa, 1920, pp. 277 a 290.

No texto de 1938 (abril a junho) Telo Pacheco³¹⁴ escreveu um texto intitulado "O Tempo em Navegação Aérea", neste texto o autor expõe que a conjectura do tempo adotada não beneficiava o trabalho dos aviadores e para tal propõe a adoção do "grau" como unidade de tempo e o emprego de relógios siderais, de seguida expõe a razão que o leva a propor tais alterações e contra-argumenta um conjunto de objeções que foram colocadas à sua ideia. Embora o tema abordado saia um pouco do âmbito desta dissertação, é curioso analisar a proposta de um Aviador Naval relativamente a um problema (que afetava a Aviação Naval) para o qual propõe uma determinada solução³¹⁵.

No texto de Silva Soares, intitulado "Aspecto geral do problema de Navegação Aérea", é abordada a navegação aérea de um ponto de vista mais científico do que nos meios de comunicação social, mas prático o suficiente para despertar o interesse dos Oficiais de Marinha. O autor divide a problemática em seis partes, "Navegação Estimada", "Navegação Observada", "Navegação Astronómica", "A Rádio-Localização", "Proteção Meteorológica" e "Preparação de uma viagem". Em cada uma destas partes são explicados os métodos e os aparelhos utilizados. Segundo o autor este texto surge como uma forma de demonstrar a complexidade dos métodos empregues em navegação aérea e como tal valorizar o papel dos Aviadores Navais e por isso a sua importância reside numa tentativa de valorização do trabalho destes na Marinha³¹⁶.

No que diz respeito às questões colocadas inicialmente pode-se dizer que o primeiro texto demonstra o trabalho que Gago Coutinho encontrava-se a realizar no âmbito da navegação aérea. Como podemos verificar a técnica do cálculo do abatimento foi aperfeiçoada depois disto, no entanto no que diz respeito à navegação astronómica pode-se dizer que o autor já apresentava um conjunto de soluções. É também importante referir que pela análise de certas expressões já referidas conclui-se que neste texto Gago Coutinho já tinha em conta a possibilidade da realização de uma viagem Lisboa-Madeira e Lisboa-Brasil. No que diz respeito à segunda questão pode-se dizer que os métodos de Gago Coutinho e Sacadura Cabral foram um grande contributo para todos os tópicos abordados no texto de Silva Soares em 1946 à exceção da "Rádio-Localização" que na época ainda não era equacionada e da "Navegação Estimada" visto ainda não existirem velocímetros.

³¹⁴ António Telo Pacheco foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

³¹⁵ António Guerreiro Telo Pacheco, « O tempo em navegação aérea », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXVIII, Lisboa, 1938, pp. 197 a 204.

³¹⁶ António Jorge Silva Soares, « Aspecto geral do problema de navegação aérea », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 145 a 169.

3.7. Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul

No ano de 1922 após a conclusão da travessia foram publicados sete textos nos *ACMN*. Cinco deles foram discursos de importantes entidades, um deles foi uma conferência e outros dois foram textos escrito diretamente para os *ACMN*.

Antes da travessia foi escrito um outro texto (janeiro a março) intitulado "A travessia Aerea Lisboa-Brazil" de Silva Teles³¹⁷ que começa por enquadrar esta viagem no contexto dos *raids* do atlântico, "...as travessias de *Read* em Maio, de 1919 e de *Alcook* em Junho, seguinte e por fim a viagem de ida e volta à América do dirigível *R 34*, em Julho do mesmo ano... ", note-se que tal ainda não tinha sido abordado nesta dissertação. De seguida o autor aborda a viagem Lisboa-Madeira como uma preparação e solução para os métodos de navegação a adotar. De seguida são referidos todos os problemas direta ou indiretamente relacionados com a autonomia do aparelho, planeamento de viagem e no final é referido, justificado e descrito o aparelho escolhido por Sacadura Cabral. Finalmente o autor faz referência ao sextante (adaptado), corretor de rumos (por eles idealizado) e as boias de fumo, que juntos constituíam o inovador método de navegação aérea³¹⁸.

O primeiro texto escrito após a travessia (abril a junho) intitulado "Consagração da grande travessia aero-nautica Lisboa Rio de Janeiro, realizada pelos dois oficiais da Marinha Portuguesa: Contra-almirante Gago Coutinho e Capitão de fragata Sacadura Cabral" foi escrito pela Comissão de Redação dos *ACMN* "...para que fiquem bem registados todos os dados relativos a esta grande façanha aeronáutica, facilitando posteriores estudos que os nossos camaradas pretendam intentar..." posto isto na primeira parte do texto são apresentados todos os aparelhos utilizados na travessia, as características de cada um e um resumo com toda a informação importante da parte da viagem que realizaram. De seguida são feitas tabelas resumo por cada um dos aparelhos e uma com o total relativas à tirada, tempo, distância e velocidade de voo. São também descritas as condições médias do vento sentido. No final do texto é evidenciada a importância dos métodos de navegação aérea aplicados para o futuro emprego do avião como arma de alto mar³¹⁹.

³¹⁷ Francisco Silva Teles foi um Oficial de Marinha, médico naval, que escreveu dois textos relativamente à travessia aérea do Atlântico Sul mas que não serviu na Aviação Naval.

³¹⁸ Francisco Xavier da Silva Teles, «A travessia aerea Lisboa-Brazil», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 107 a 111.

³¹⁹ Comissão de Redação dos *ACMN*, «Consagração da grande travessia aero-nautica Lisboa Rio de Janeiro, realizada pelos dois oficiais da Marinha Portuguesa. Contra-almirante Gago Coutinho e Capitão de fragata Sacadura Cabral», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 123 a 129.

O conjunto textos que agora serão analisados dizem respeito aos discursos proferidos numa "Sessão de homenagem a Gago Coutinho e Sacadura Cabral promovida pelo Club Militar Naval a que assistiu o Chefe de Estado" na "Sociedade de Geografia".

O primeiro diz respeito ao Major General da Armada, Almirante Pereira Nunes. Na introdução do seu discurso é feita ligação entre este feito e o "...português nascido em terras de Santa-Cruz ..." que "em 1709 alcunharam o invento de feitiçaria, a civilização actual chama-lhe sciencia. Bartolomeu de Gusmão era o voador...", durante o discurso os dois "voadores" são constantemente elogiados quanto à sua perícia e coragem, sendo que são também lembrados outros nomes que pereceram a voar pela pátria como foi o caso dos "...dois moços, pertencentes à nossa armada...encontraram no Atlantico a morte...". No final é deixada a mensagem de que "Portugal não quer viver só das suas tradições... dos heroes d'outrora"³²⁰.

O segundo é o discurso do então Presidente da República, António José d'Almeida. No início é elogiada a qualidade técnica dos dois Oficiais da Armada pelos métodos empregues que "...até seriam capazes de ir dar matematicamente, com uma simples folha de arvore que flutuasse num ponto determinado do mar.". De seguida são feitas referências às dificuldades que se impuseram durante a viagem, ao carater aventureiro da viagem e às manifestações de afeto por parte do povo. De seguida o feito é comparado aos da época dos descobrimentos e Gago Coutinho e Sacadura Cabral são descritos quanto à sua personalidade e comparados assim, cada um, com heróis da História de Portugal. No final este feito é visto como o início de "Nova Era Para Portugal"³²¹.

O terceiro texto é o discurso do Ministro da Marinha, Comandante Azevedo Coutinho onde os feitos de Gago Coutinho e Sacadura Cabral são justificados por um conjunto de qualidades adquiridas na Armada tais como a "...faculdades de apreensão e de adaptação que caracterizam o marinheiro.", estendendo assim o mérito não só aos dois Oficiais, mas a toda a Armada Portuguesa³²².

O quarto discurso de Silva Teles intitulado "Gago Coutinho e Sacadura Cabral e a tradição portuguesa do século XX", segundo este o discurso é baseado em três grandes questões:

³²⁰ Pereira Nunes, «A abertura da sessão», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 131 a 134.

³²¹ António José de Almeida, «Discurso do sr. Presidente da República que traduz o entusiasmo da nação pelo exito da viagem», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 135 a 144.

³²² Vítor Hugo Azevedo Coutinho, «Discurso proferido pelo sr. Ministro da Marinha», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 143 a 144.

"... A travessia do Atlantico Sul não foi uma simples aventura eroica ... O espirito sci-entifico que guíou os nossos conquistadores do ar é o mesmo que dirigiu os nossos mareantes dos tempos passados... Gago Coutinho e Sacadura Cabral continham a tradição portuguesa dos séculos XV e XVI."³²³

Durante o seu discurso o autor evoca alguns dos principais acontecimentos da História de Portugal e justifica-os com base em determinados valores e características que identifica também em Coutinho e Sacadura³²⁴.

De seguida serão analisados outros dois textos referentes a uma alocução e uma conferência, ambos integrados parte "A travessia aerea do Atlantico" deste número dos *ACMN*.

Na "Conferencia feita no Instituto Profissional dos Pupilos do Exercito de Terra e Mar, em sessão solene realizada em 19 de Junho de 1922" Serra Guedes reconhece as extraordinárias qualidades destes dois Oficiais no âmbito da geodesia e hidrografia materializadas nas missões coloniais. Justifica assim o feito como fruto da junção destas qualidades com a relação que desenvolveram. Mais à frente fala das qualidades de Sacadura Cabral na prática da navegação astronómica e recorda um episódio que enquanto seu comandante:

"...vi-o a bordo observar, por vezes com horizontes mal definidos, trez, quatro, cinco e mais estrelas para, com rigor, determinar a posição do seu navio, nas aguas do canal de Moçambique, em que, pela violencia e inconstancia das correntes, a navegação é tão perigosa e difficil ... quando transportando para a carta... se cruzavam quasi matematicamente no mesmo ponto!"³²⁵

Ao longo do texto é descrita toda a viagem sendo que na chegada aos Penedos de São Pedro e São Paulo, Serra Guedes justifica o facto de terem encontrado tal ponto no meio do oceano com base no método de navegação aérea por eles criado, método este que é neste texto explorado³²⁶.

No texto "Alocução proferida pelo capitão de fragata Fernando Augusto Pereira da Silva, em 19 de Junho de 1922, na formatura do Corpo de Marinheiros da Armada, sole-
nisando a travessia aeronáutica Lisboa-Rio de Janeiro, efectuada pelos oficiais de Mari-

³²³ Francisco Xavier da Silva Teles, «Discurso proferido pelo sr. dr. Silva Telles», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 145 a 164.

³²⁴ *Ibidem*.

³²⁵ Raul Mário Serra Guedes, «Conferencia feita no Instituto Profissional dos Pupilos do Exercito de Terra e Mar, em sessão solene realizada em 19 de Junho de 1922», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 167 a 180.

³²⁶ *Ibidem*.

nha Portuguesa Gago Coutinho e Sacadura Cabral³²⁷ foi abordada a ideia de que este feito tal como todos os outros dos antepassados portugueses provam a injusta "pseudo inferioridade" por vezes sentida: "Nós, Portuguezes! que descobrimos o caminho marítimo para a Índia... pômos hoje perante os olhos de todo o mundo, os meios práticos de realização das grandes comunicações aéreas.". Este texto não aborda questões específicas da viagem, mas desperta um conjunto de valores que o locutor pretende ver no "Corpo de Marinheiros da Armada". Pereira da Silva aproveita também esta alocução para apelar a que "Respeitai os vossos oficiais, tendo por êles a maior consideração..."³²⁸.

Será agora analisado o texto "Navegação Aérea. Como foi praticada na Travessia Lisboa-Rio de Janeiro pelos oficiais da Armada Portuguesa Almirante Gago Coutinho e Comandante Sacadura Cabral". Este é um texto da autoria de Gago Coutinho traduzido para Francês, Inglês e Alemão³²⁹.

Na primeira parte, "Navegação Estimada", no primeiro ponto é explicado o "Corretor de rumos", desde a sua projeção à sua utilização. Com isto o autor demonstra que a navegação por estima é feita através do lançamento de boias de fumo, das quais se obtêm um ângulo relativo medido através de um "taquímetro" pintado nas asas do avião. Esta informação junto com informação dada pela agulha magnética e pelo velocímetro permitia, fazendo o uso do corretor de rumos, calcular a proa a que o hidroavião deveria governar por forma a compensar o abatimento e voar no rumo pretendido. De seguida, no segundo ponto, o autor explica a forma utilizada para calcular o desvio das agulhas (governo e padrão). Na segunda parte "Navegação Astronómica", no primeiro ponto é explicado de que forma a utilização dos instrumentos a bordo do avião introduzem erros nas medições, é dada especial atenção ao sextante que permitia medições com "horizonte artificial" e explicado o seu emprego e os erros associados. No segundo ponto o autor explica dois possíveis métodos de cálculo da posição concluído a preferência do segundo com base na maior familiarização obtida nas missões coloniais. É dado inclusive o exemplo de um ponto calculado na viagem. No terceiro ponto o autor dedica-se a revelar alguns casos específicos da influência do aparelho e dos seus sistemas e algumas lições aprendidas no

³²⁷ Fernando Augusto Pereira da Silva, «Alocução proferida pelo Capitão de Fragata Fernando Augusto Pereira da Silva, em 19 de Junho de 1922, na formatura do Corpo de Marinheiros da Armada, solenizando a travessia aeronáutica Lisboa-Rio de Janeiro, efectuada pelos oficiais de Marinha Portuguesa», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, p. 181.

³²⁸ *Ibidem*.

³²⁹ Carlos Viegas Gago Coutinho et Artur de Sacadura Freire Cabral, «A navegação aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 301 a 419.

âmbito tal como algumas características próprias da zona onde foi realizada, que demonstra terem sido previamente estudadas e planeadas por Gago Coutinho e Sacadura Cabral³³⁰.

Um ano após a travessia, em 1923, foi publicado um texto intitulado "Comemoração, em S. Vicente de Cabo Verde, da Travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro" composto por uma carta enviada por Owen Pinto assim como o "Discurso pronunciado pelo Primeiro-tenente H. Owen Pinto, Presidente da Câmara Municipal de S. Vicente, de Cabo Verde, na inauguração do Padrão levantado em homenagem a Sacadura Cabral e Gago Coutinho, em 1 de novembro de 1922.". Na carta o autor pretende demonstrar a emoção sentida pelos habitantes da ilha de São Vicente durante a passagem de Gago Coutinho e Sacadura Cabral na travessia aérea do Atlântico Sul:

"S. Vicente é uma terra pobre, não tem um jornal, aqui não se imprimem bilhetes postais, não há fogo de artifício, nem foguetes; mas a manifestação vibrante e carinhosa que êste povo espontaneamente fez aos valentes aviadores, que o entusiasmo e o patriótico ardor substituíram os recursos que lhe faltavam, fez vibrar os corações!"³³¹

De seguida o autor descreveu o padrão, a esplanada e o monumento construídos, na cidade de Mindelo, como forma de homenagem. Quanto ao discurso, são comparadas as motivações e as qualidades dos portugueses que no século XV descobriram e colonizaram Cabo Verde, às de Gago Coutinho e Sacadura Cabral na viagem Portugal-Brasil que em "...S. Vicente, a primeira, Portuguesa, que a sua gloriosa nave toucou... último pedaço de Portugal que os contemplou..."³³².

Serão agora analisados os quatro textos que se encontram no ano de 1947 *ACMN* como comemoração dos vinte e cinco anos da travessia Lisboa-Rio de Janeiro, os três primeiros situados nos números (maio e junho) e o quarto no (julho e agosto).

O primeiro texto intitulado "Comemoração da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro" foi elaborado pela Comissão de Redação dos *ACMN* e neles encontram-se as partes mais importantes (segundo a comissão) de todos os textos publicados no ano de 1922. Como nota introdutória destaca-se a opinião desta comissão relativamente à forma como foi vista pela sociedade este feito:

³³⁰ *Ibidem*.

³³¹ Henrique Owen Pinto, « "Comemoração, em S. Vicente de Cabo Verde, da Travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro" composto por uma carta enviada por Owen Pinto assim como o 'Discurso pronunciado pelo 1º tenente H. Owen Pinto, Presidente da Câmara Municipal de S. Vicente, de Cabo Verde», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIV, Lisboa, 1923, pp. 107 a 111.

³³² *Ibidem*.

"Portugal, que conta no seu seio populações que não deram porque foi proclamada a República; que se mostraram indiferentes quando começou a ser governado pelos homens do Estado Novo; vibrou todo êle no mesmo entusiasmo, na mesma admiração, perante Gago Coutinho e Sacadura Cabral, os realizadores do vôo heroico do Tejo a Guanabara, em 1922."³³³

E ainda no final fica ainda a ideia da importância que a travessia teve num período pós-guerra em que o país passava por dificuldades "...o mérito de sacudir a apagada e vil tristeza em que vivia a Nação em 1922...". Como anexo deste texto foi também publicado um mapa do Atlântico Sul no qual aparece traçada a rota percorrida durante a travessia³³⁴.

A Comissão de Redação escreveu também um outro texto intitulado "Ainda a comemoração da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro" no qual estão descritos os seis eventos realizados no âmbito das comemorações deste feito assim como a medalha comemorativa de bronze oferecida pelo Ministro da Marinha ao Clube Militar Naval pelo trabalho realizado no âmbito do registo e divulgação não só nos *ACMN* como nos eventos que promoveu³³⁵.

Do texto intitulado "A primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro e as suas bodas de prata" da autoria do então (1922) Ministro da Marinha, Comandante Azevedo Coutinho, destaca-se a análise deste feito de um ponto de vista menos divulgado até então, do Ministro da Marinha. No início importa citar uma importante afirmação que justifica o surgimento da ideia da travessia:

"Sacadura afirma no seu Relatório da travessia que a ideia de a realizar lhe nasceu por ocasião da visita a Lisboa do Presidente da República Brasileira, Dr. Epitácio Pessoa, no ano de 1919 e na intenção de robustecer as relações entre Portugal e Brasil"³³⁶

De seguida são explicados os passos percorridos até à travessia, começando com a exposição da ideia ao Governo, passando pela aquisição do material (segundo o planeamento efetuado) até à questão da navegação aérea e o contributo de Gago Coutinho. Surge depois a viagem Lisboa-Madeira, como preparação para a travessia e depois é explicado o planeamento final e a aquisição do "*Farey*". O autor relata depois toda a viagem tal como já foi feito nos *ACMN* e analisado nesta dissertação³³⁷.

³³³ Comissão de Redação dos *ACMN*, «Comemoração da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 175 a 195.

³³⁴ *Ibidem*.

³³⁵ Comissão de Redação dos *ACMN*, «Ainda a comemoração da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 383 a 385.

³³⁶ Vítor Hugo Azevedo Coutinho, «A primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro e as suas bodas de prata», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 197 a 208.

³³⁷ *Ibidem*.

O último texto deste ano intitulado "Discurso proferido pelo Vice-Almirante Gago Coutinho, no banquete que lhe foi oferecido pelos oficiais da Armada, em 22 de Junho corrente, no Aviz-Hotel". Ao longo do discurso Gago Coutinho salienta o contributo "marítimo" para este feito relembrar o apoio dado pelos "navios-bases" assim como o paquete que os resgatou perto do "Penedo de S. Pedro". Relativamente a este último também é salientada a importância de terem alcançado este local. A segunda parte do discurso é dedicada a relembrar o apoio do povo português e brasileiro durante a travessia sendo que relativamente ao primeiro "Levantou-se então em Portugal um clamor popular, impondo que fosse enviado outro avião..." recorde-se que esta citação remete para a perda do "Lusitânia"³³⁸.

No ano de 1959 foi publicado um *Número Especial* no âmbito da morte de Gago Coutinho. Três dos textos publicados são referentes à "Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul". O primeiro "O 25º Aniversário da Travessia Aérea do Atlântico Sul", da autoria de Paulo Viana³³⁹, descreve as comemorações em todos os eventos anteriormente citados no texto da Comissão de Redação da época. O autor relembra o dia em que se dirigiu a Gago Coutinho para mostrar o planeamento dos eventos que "...só depois de lhe falar em Sacadura..." é que terá aceitado a proposta de participação. Durante este texto são descritas estas comemorações salientando as intervenções e palavras de Gago Coutinho nestes eventos³⁴⁰.

No segundo texto "Relatório da Viagem Aérea Lisboa-Rio de Janeiro" o texto é dividido em duas partes. Na primeira parte "Síntese baseada no Relatório Oficial do Comandante Sacadura Cabral" é feita uma síntese da parte inicial do relatório "...historiar a ideia do "raid", os entusiasmos que ela provocou e as dificuldades...considerações acerca do tipo de aparelho..." e da viagem até Praia em Cabo Verde, de seguida é transcrito na íntegra o relatório desde esta etapa até à "Etapa Fernando de Noronha - Penedos", de seguida volta a resumir as viagens pela costa do Brasil e no final volta a transcrever a chegada à "...baía do Guanabara...". Relativamente à segunda parte "Relatório Técnico sobre a Navegação", este relatório da autoria de Gago Coutinho foi transcrito integralmente. No início Gago Coutinho aponta um conjunto de "princípios fundamentais" para a realização da navegação aérea e relata posteriormente um conjunto de lições aprendidas na viagem, do ponto de

³³⁸ Carlos Viegas Gago Coutinho, «Discurso proferido pelo Vice-Almirante Gago Coutinho, no banquete que lhe foi oferecido pelos oficiais da Armada, em 22 de Junho corrente, no Aviz-Hotel», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 209 a 210.

³³⁹ Paulo Viana foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como piloto-aviador.

³⁴⁰ Paulo Luisello Teixeira Viana, «O 25º aniversário da travessia aérea do Atlântico Sul», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. nº esp., ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 113 a 119.

vista da navegação. De seguida o seu método de navegação é explicado tal como já foi analisado num texto anterior. Antes de abordar as posições calculadas ao longo da viagem o autor explica a arrumação e disposição do material no hidroavião. No final são ainda aparentadas duas tabelas, uma relativa ao tempo de navegação sem terra à vista e outra com os dados de data, tempo, distância e velocidade de cada etapa³⁴¹.

No último texto deste ano e diga-se deste tema, "Acta da conclusão da primeira viagem aerea, de Lisboa ao Rio de Janeiro, realizada em hydro-avião pelos aviadores da Armada Portuguesa, Contra-Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho e Capitão De Fragata Artúr de Sacadura Cabral " Nesta "Acta" são descritos ao pormenor todos os movimentos durante a viagem assim como as entidades que esperavam os dois aviadores no Rio de Janeiro e evocados os grandes nomes da história dos descobrimentos portugueses assim os nomes dos brasileiros que marcaram a história da aerostação. São também associados o Infante Dão Henrique, a Escola Naval Portuguesa, a Escola Naval Brasileira o conhecimento na área da navegação que permitiu tanto os descobrimentos portugueses como este feito³⁴².

Relativamente às perguntas de investigação colocadas inicialmente pode-se dizer, quanto à primeira, que nos *ACMN* apenas encontramos um texto publicado antes da travessia. Este texto embora pequeno e muito resumido permite obter algum enquadramento relativamente à viagem que se poderia vir a concretizar, no entanto resume-se a isso mesmo, um texto. Quanto aos textos que foram posteriormente publicados pode-se dizer que os *ACMN* contêm um vasto registo de acontecimentos e documentos relacionados com a travessia e com as comemorações que se sucederam. O papel dos *ACMN* foi bastante importante na perpetuação do acontecimento tal como o CMN que também esteve ligado às comemorações e foi mesmo o responsável pela primeira de todas, a cerimónia na Sociedade de Geografia. Este papel do CMN foi de tal modo importante que valeu, vinte e cinco anos mais tarde, a atribuição pelo Presidente da República da Medalha de Bronze comemorativa dos 25 anos da travessia. Quanto à segunda pergunta de investigação pode-se dizer que estes textos completaram alguns pontos desta dissertação no sentido em que foi possível uma mais correta e pormenorizada análise do método de nave-

³⁴¹ Carlos Viegas Gago Coutinho e Artur de Sacadura Freire Cabral, «Relatório da viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. n.º esp., ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 129 a 163.

³⁴² Carlos Viegas Gago Coutinho e Artur de Sacadura Freire Cabral, «Acta da conclusão da primeira viagem aerea, de Lisboa ao Rio de Janeiro, realizada em hydro-avião pelos aviadores da Armada Portuguesa, Contra-almirante Carlos Viegas Gago Coutinho e Capitão de Fragata Artúr de Sacadura Cabral», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. n.º esp., ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 165 a 172.

gação utilizado na viagem. Foram aqui explicados as motivações e os preparativos, também de forma mais completa, e diga-se que a informação mais importante que se retirou é relativa às comemorações e às reações perante este feito, que permitiram perceber melhor a forma como os vários organismos reagiram e, principalmente, o extraordinário apoio do povo que terá sido tão ou até mesmo mais importante para a conclusão da travessia do que o do próprio Governo.

3.8. Aviação Naval

Antes de analisar os textos de "*Aviação Naval*" no período com mais afluência (1923-1932), serão analisados os três textos que antecederam a criação desta aviação.

Em 1915 foi publicada a tradução de uma memória intitulada "An air fleet: our pressing naval want" publicada por Parker³⁴³ nos *U.S. Naval Institutes Proceedings*³⁴⁴ traduzida para português. Neste texto, dividido em três partes, o autor começa por fazer uma pequena descrição dos tipos de "navios aéreos" existentes na época sendo eles o aeroplano e o dirigível. Na segunda parte o autor explica como podem ser empregues estes meios a nível naval. Começa por referir que a principal missão para este tipo de aparelhos será a observação e reconhecimento sendo que os dirigíveis serão melhor empregues em missões de grande alcance e os aeroplanos em missões de curto alcance. É também de salientar o ponto de vista de que seria relativamente simples efetuar o reabastecimento dos dirigíveis em alto mar através de navios. De seguida o autor passa a explicar um conjunto de outras missões e implicações os meios aéreos poderão realizar e trazer. Tais como a dificuldade em esconder a disposição de forças navais perante os "navios aéreos" inimigos, observação e regulação de artilharia. Quanto às missões de ataque, são inicialmente descritos as armas e os métodos a aplicar pelos diferentes meios, sendo que o bombardeamento é descrito com mais pormenor e dividido segundo bombardeamento a pontos estratégicos, bombardeamentos "incendiários a cidades", bombardeamento de forças navais inimigas e ataque à navegação mercante inimiga. De seguida são descritas algumas táticas elementares e é concluído que estas ainda não evoluíram o suficiente para se poder indicar disposições adequadas para os diferentes tipos de forças navais, no entanto o autor cita *Janes's Fighting Airships 1913* para indicar uma possível "unidade estratégica". O autor passa depois a descrever a relação destes meios com os submarinos e os "des-

³⁴³ Jackson Parker foi um foi um Oficial da Marinha Americana.

³⁴⁴ O *United States Naval Institute* é segundo o seu site oficial um instituto que têm como missão "Provide an independent forum for those who dare to read, think, speak, and write to advance the professional, literary, and scientific understanding of sea power and other issues critical to global security." sendo que o *United States Naval Institutes Proceedings* é um dos seus periódicos publicados.

troyers", ao dizer que esta relação (enquanto amigos) poderá ser de aconselhamento e (enquanto inimigos) alerta das forças amigas, verifica-se que as potencialidades dos meios aéreos ainda não se encontravam totalmente desvendadas. No final desta parte o autor descreve um conjunto de outras potencialidades ligadas à comunicação, logística, guerra de minas e exploração. Na terceira parte o autor aborda um conjunto de possíveis medidas de defesa antiaérea. Pode-se dizer que este texto, embora não tenha sido da autoria de um sócio do clube, pela sua publicação demonstra o interesse em demonstrar a possível capacidade aérea na Armada e tal como o texto de 1910 já abordado, demonstra o interesse dos sócios do CMN pela temática³⁴⁵.

No segundo texto deste ano intitulado "Tipos de hidroplanos" (novembro) retirado do *United States Naval Institute* são inicialmente descritas as principais capacidades a que um "hidroplano" deve obedecer, o autor reconhece que, pela incapacidade de um único aparelho poder cumprir com todas as que enuncia, estes devem ser divididos em três tipos consoante o tipo de missão que são destinados, "Simples reconhecimentos", "Acção ofensiva contra aviões" e "Acção ofensiva contra fortificações". Relativamente a cada um destes três são enumeradas as características principais a que devem obedecer e a ainda um conjunto de procedimentos que devem conseguir realizar. Relativamente às conclusões que se podem retirar deste texto, pode-se dizer que o mesmo que foi dito no anterior aplica-se a este³⁴⁶.

O último texto, "O problema da aviação marítima e as suas soluções atuais", publicado antes da criação oficial da Aviação Naval na Marinha, no ano de 1917, é uma tradução de um artigo publicado pelo Tenente da Marinha Francesa Cadouret na *La Science et la Vie*. No início do texto o autor aborda a razão pela qual a construção de um hidroavião ser mais complexa do que um avião de rodas. De seguida são descritas as missões a que se destinam os hidroaviões e são descritas as principais diferenças entre os dirigíveis e os hidroaviões e concluindo-se que nenhum dos dois pode substituir totalmente o outro. O autor dá grande importância aos flutuadores e descreve os requisitos a que estes devem obedecer. Posteriormente é abordado um tema com interesse fundamental para esta dissertação, a história do hidroavião e fica-se a saber que antes de Henri Fabre (que já tinha sido abordado anteriormente) já W. Kress (1900), Bleriot (1905) e Voasin (1906) tinham construído hidroaviões, mas sem resultados satisfatórios. Também se pode retirar, por este texto, que as primeiras experiências com plataformas navais de lançamento e recolha de aviões foram realizadas em 1910 por Curtiss e tiveram sucesso, no entanto a ideia foi abandonada. No decorrer do texto o autor divide os

³⁴⁵ Parker, «Esquadra aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, , ano XLVI, Lisboa, 1915, pp. 507 a 521.

³⁴⁶ «Tipos de hidroaeroplanos», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11, ano XLVI, Lisboa, 1915, pp. 874 a 877.

hidroaviões em dois tipos, "flutuadores" e "proprio corpo serve de flutuador", explicando cada um deles e no final é concluído que o principal desafio relativamente à criação deste tipo de aparelhos consistia no motor e nos flutuadores. Numa segunda fase do aborda-se também um tema que ajuda a completar o resumo histórico da Aviação Naval nesta dissertação, os hidroaviões no início da Grande Guerra. É dito que até à data tinha-se usado sobretudo hidroaviões de "flutuadores" e que os em que o "proprio corpo serve de flutuador" eram usados sobretudo pelos EUA. É salientado o contributo dos construtores ingleses para a construção dos primeiros hidroaviões e especifica o "biplano Sopwith" utilizado pela maior parte dos aliados na Grande Guerra. Do lado dos alemães percebe-se que embora dessem ainda muita importância aos grandes dirigíveis não descuraram a aviação naval tanto que:

"Desde 1911...sob o patrocínio do príncipe Henrique da Prússia... 15 pilotos de hidroaviões e mais de 50 oficiais especializados ... tendo-se criado estações importantes em diversos pontos..."³⁴⁷

A evolução da aviação naval deste país durante a guerra é descrita e é realçada a sua importância na defesa contra os ataques dos aliados nas suas costas. Quanto às empresas de construção alemãs é destacada a "*Albatroz*" e descrito o avião que tinha o mesmo nome da empresa, é também notificado que na Alemanha não havia aparelhos em que o "proprio corpo serve de flutuador". Quanto aos americanos fala-se do seu papel na construção de inovadores hidroaviões, alguns com vista à realização de grandes viagens. É descrito o "*flying-boat*" do construtor Curtiss, e outros aparelhos alguns de grandes dimensões.

"...Companhia Curtis forneceu em 1915 ao Almirantado inglês 20 aviões duma capacidade muito maior, movidos por 2 motores com uma potência total de 320 cavalos, tendo uma espaçosa cabine inteiramente fechada, e destinados aos raids a grande distancia..."³⁴⁸

Outros importantes construtores americanos como a "*Companhia Burgess*" e Gallaudet responsáveis pelo hidroavião "*Burgess-Dunne*" em que "o proprio corpo serve de flutuador" e o hidroavião de "flutuadores" de "*Gallandet*". A título de conclusão é dito que quando os hidroaviões tiverem as "condições nauticas" dos navios estarão resolvidos os seus problemas. Relativamente a este texto importa realçar dois aspetos, o primeiro é que tal como o texto de 1910 do tema "Balões" é aqui apresentado um conjunto de soluções que de certa forma apoiam a criação de uma Aviação Naval e por outro lado pode-se dizer

³⁴⁷ Cadouret, «O problema da aviação marítima e as suas soluções actuais», *Anais do Clube Militar Naval*, , ano XLVIII, Lisboa, 1917, pp. 311 a 325.

³⁴⁸ *Ibidem*.

que a informação apresentada completa importantes pontos relativos aos antecedentes e enquadramento estrangeiro da Aviação Naval que ainda não tinham sido abordados³⁴⁹.

Relativamente a estes dois anos, 1915 e 1917, pode-se dizer que os textos aqui apresentados no âmbito deste tema, embora baseados em entidades estrangeiras, o *United States Naval Institute* e a revista francesa *La Science et la Vie*, demonstram a vontade dos sócios em dar a conhecer ao país a aeronáutica e trazer para a Armada a aeronáutica naval.

Será agora analisado o período de 1923 a 1932, O primeiro texto (janeiro a março) de 1923, intitulado "Aviação Naval" da autoria de Botelho de Sousa que começa por salientar que pela análise da ação aviação na Grande Guerra percebe-se a sua importância, isto acoplado ao seu desenvolvimento pós-guerra permite fazer algumas perspetivas de emprego futuro. São depois destacados três pontos em que a "aviação marítima" destacou-se neste conflito e que passam pelo ataque a zonas costeiras, defesa de costa (vigilância e contra-ataque) e defesa de navegação aliada junto a costa (mercante e militar). Em traços gerais o autor salienta que o objetivo das Armadas é apoderar-se das linhas de comunicação, mas que pela experiência da Grande Guerra percebeu-se que o aparecimento dos submarinos e dos aviões veio por em causa a importância do tradicional confronto naval. É importante agora explicar o raciocínio que o autor vem a desenvolver desde o início, por forma justificar a importância do investimento na Aviação Naval, e que agora se vai tornando cada vez mais evidente. Este identifica primeiro a evolução da definição "domínio do mar" para "contrôlo do mar" e que fez com que os confrontos e ataques se passassem a dar em zonas de possível alcance aos meios aéreos. De seguida prevê que a ação conjunta dos submarinos e dos aviões seja a melhor capacidade para obter a "segurança das comunicações", e que a arma aérea seria vital para a ligação dos exércitos com as armadas principalmente em territórios com grande faixa costeira como é o caso português. Explica também que o aparecimento da aviação vem beneficiar a defesa de países com menores posses e que os "Submarinos e aviões devem constituir os elementos preponderantes da nossa acção naval.". Como se pode verificar no culminar deste raciocínio o autor apresenta a sua visão perante os novos meios que a Armada deveria procurar, "Os nossos interesses marítimos, contra possíveis novas formas de ataque, devem igualmente defender-se com novas formas de defesa". Surge ainda um apelo mais evidente e direto, "Urge, pois, cuidarmos a valer do desenvolvimento de uma aviação naval". Um último raciocínio reconhece a dificuldade, na época, da aquisição de aparelhos e que, portanto, se deveria apostar na for-

³⁴⁹ *Ibidem*.

mação do pessoal, que tal como nos submarinos, deveria ser começada o mais cedo possível por forma a tirar proveito das grandes capacidades que a idade jovem possibilita³⁵⁰.

No segundo texto deste ano (outubro a dezembro) com o título "*A nossa Aviação Naval e a sua organização*", Ortins de Bettencourt começa por tecer uma forte crítica ao estado em que a Aviação Naval se encontrava na época e que se citam algumas partes:

"A nossa aviação Naval desde a guerra vive sem uma finalidade, vive e tem vivido sempre provisoriamente...Meia duzia de aviões e meia duzia de pilotos com alguns mecânicos e montadores..." "...uns alojamentos para oficiais, feitos de madeira dos caixotes em que vieram embalados os primeiros aviões..."³⁵¹

Logo por aqui percebe-se a utilização, por parte deste Oficial Aviador Naval, dos *ACMN* para demonstrar o seu descontentamento, no fundo para demonstrar os problemas da Aviação Naval. Além das faltas de material, condições, pessoal e organização que se podem retirar das citações é também reportada a falta de reconhecimento perante os feitos na Grande Guerra, mais propriamente da já abordada morte em missão de guerra de Azeredo Vasconcelos e Passos Ferreira. Percebe-se que o autor embora aceite tal situação durante a guerra, que coincidiu com a sua criação, demonstra o seu descontentamento pelo facto de depois do conflito não ter sido feita a reorganização e o investimento neste Serviço da Marinha. De seguida o autor lamenta aquela que na sua opinião terá sido uma má política de defesa e que careceu de investimento na Aviação Naval, que de forma económica poderia ter representado um aumento significativo na capacidade de defesa durante a Grande Guerra.

"Uma arma nova que pode ser muito util ao Pais, tem sido tratada como qualquer Vasco da Gama ou Adamastor que todos nós sabemos nenhum serviço importante em caso de guerra poderão prestar. E o que é mais para lamentar é que o País não tinha gasto muito mais, áparte a compra de uma duzia de aviões para ter uma Aviação utilizavel em caso de guerra."³⁵²

E quanto à situação naquele momento o autor diz "E é devido a essa falta de programa e de finalidade que nos nossos Centros se encontra uma miscelanea de aviões de todos os tipos sem que com nenhum deles se possa constituir uma unidade de combate..." tal afirmação é confirmada quanto pela análise do inventário que fez se verifica que a Aviação Naval

³⁵⁰ Alfredo Botelho de Sousa, «Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LIV, Lisboa, 1923, pp. 40 a 44.

³⁵¹ Manuel Ortins de Bettencourt, «A nossa Aviação Naval e a sua organização», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LIV, Lisboa, 1923, pp. 281 a 286.

³⁵² *Ibidem*.

possuía 18 aparelhos distribuídos pelos CAN de Lisboa e Aveiro e mais cinco já encomendados mas que destes apenas 10 segundo o autor poderiam atuar em caso de guerra. Quanto a pessoal, mais à frente, diz haverem 6 pilotos, dois deles comandantes dos CAN, passa por isso a apresentar uma proposta para a organização da Aviação Naval dentro do que na sua opinião seria "...um programa mínimo que é urgente adoptar.":

"Resumindo em Lisboa devia haver 6 aviões de bombardeamento e 6 lança-torpedos com 12 pilotos e um comandante, oficial especializado, e em Aveiro 6 aviões ligeiros e 6 de bombardeamento também com 12 pilotos e um comandante."³⁵³

É sugerida ainda a abertura de uma escola e de aumentar as compensações dos pilotos por forma a aliciar o concurso, a construção de edifícios próprios, uma proposta de exercícios a efetuar e o emprego de oficiais não Aviadores nos serviços não técnicos. E o autor conclui "...da nossa Aviação Naval nada poderá esperar-se enquanto ela não for preparada militarmente, e isso tem que ser começado e já não é sem tempo". Com este texto, escrito por um Piloto Aviador Naval pode-se concluir que em 1923 a Aviação Naval da Marinha Portuguesa encontrava-se em decadência quanto a meios, aviões, pessoal e infraestruturas. Este problema foi exposto nos *ACMN* juntamente com as suas possíveis soluções³⁵⁴.

No ano de 1925 foi publicado um texto com título "Aviação Na Defesa Costeira", assinado S., que representava uma parte de um artigo publicado nos *United States Naval Institute Proceedings*. O texto é dividido em 12 partes com o objetivo de enquadrar o meio aéreo neste tipo de defesa. Na primeira parte é explicado o papel do avião no "...contrôlo das grandes vias sobre a superfície do mar." sempre dependente do apoio de um navio quando tiver de operar muito afastado de costa. Na segunda parte são especificadas todas as missões que lhe compete, na terceira são identificados os meios (aéreos, superfície, subsuperfície e terrestres) que possam constituir forças deste tipo e na quarta é dedicada a comparar e analisar os meios navais nos diferentes tipos de missões de defesa costeira. Na quinta parte é explicada a melhor forma de coordenação dos meios e na sexta o autor reconhece dois tipos de operações ("prevenção" e "contra-ataque") e explicada cada uma delas. Na sétima parte é explicado como deve ser feito o reconhecimento e patrulha, na oitava a escolta e comboio de navegação amiga, na nona a guerra de minas, na décima as comunicações, na décima primeira os contra-ataques e na última é explicada a importância

³⁵³ *Ibidem.*

³⁵⁴ *Ibidem.*

da manutenção da unidade de comando e o procedimento quando Exército e Marinha operam em conjunto³⁵⁵.

Em 1926 foi publicada o resumo de um trabalho, "O lugar da Aviação na Organização para a Guerra", de Yeates Sterling³⁵⁶ com o título "O Papel da Aviação nas Armadas". Na sequência do texto apresentado anteriormente pode-se dizer que neste o enquadramento dos aviões com os navios vai para além da defesa costeira englobando qualquer tipo de operações no mar e sobre o mar. Este trabalho é assim dedicado explicar o complemento existente entre meios navais e meios aéreos e a negar que o primeiro nunca poderá vir a ser completamente substituído pelo segundo. O autor aborda um vasto campo de operações navais, incorpora o avião neste tipo de operações e conclui sempre a dependência do avião sobre o navio e vice-versa, além de que prova em simultâneo a incapacidade de combate sem esta cooperação. Mais especificamente pela análise deste trabalho conclui-se que (no alto mar) um navio sem aviões encontra-se em desvantagem para combater assim como um avião sem navio "base" também se encontrará na mesma situação³⁵⁷.

Em 1927 Botelho de Sousa publicou um texto intitulado "A influência do poder aéreo na estratégia naval" este texto está inserido no capítulo "Revista de Revistas" e tal como o nome indica este artigo é baseado num artigo de jornal do *Royal United Service Institute*³⁵⁸. Este texto aborda, tal como o texto da autoria de Botelho de Sousa no ano de 1923, estratégia aeronaval, importa salientar que tal como se previa inicialmente nos textos abordados, com a evolução do avião o dirigível foi praticamente substituído em todas as missões à exceção de missões de reconhecimento que necessitem de "autonomia de milhares de milhas" e "não se encontram aviões inimigos". Os aviões são agora também divididos em três tipos, reconhecimento, caça e bombardeiros ou torpedeiros. Passa-se a ter em conta as condições meteorológicas passaram a ser um fator limitante para o emprego de aviões, destaca-se a crescente importância dos porta-aviões nas várias missões, com a exceção de operações de defesa costeira, que fizeram também com que o valor estratégico das ilhas diminuísse. Relativamente ao "Objecto da estratégia naval", depois de abordados vários tipos de operações e pode-se dizer que o que é aqui dito vai ao en-

³⁵⁵ S., «A aviação na defesa costeira», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano XLI, Lisboa, 1925, pp. 201 a 209.

³⁵⁶ Yeates Sterling foi um Oficial da Marinha Americana

³⁵⁷ Yates Sterling, «O papel da aviação nas Armadas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LVII, Lisboa, 1926, pp. 87 a 93.

³⁵⁸ Segundo a seu website "*The Royal United Services Institute (RUSI) is an independent think tank engaged in cutting edge defence and security research*".

contro os restantes textos analisados e até mesmo do texto de Botelho de Sousa em 1923³⁵⁹.

Estes três textos demonstram a preocupação dos sócios do CMN em adotar métodos inovadores de defesa tanto na Aviação Naval como na Armada, assim como de adequar a estratégia aeronaval da Marinha Portuguesa à das grandes potências mundiais.

O texto de 1930 (novembro a dezembro) intitulado "A evolução técnica da aeronáutica naval", da autoria de Pereira Bastos³⁶⁰, é dedicado a reportar as qualidades e a elogiar o trabalho dos Artífices e Mecânicos da Aviação Naval. No final do texto o autor cita os elogios feitos por parte da revista inglesa "*The Aeroplane*" ao Serviço de Aviação Naval da Armada³⁶¹.

Em 1931 (maio e junho) inserido na "Revista das Revistas" encontra-se mais um texto dos *United States Naval Institute Proceedings* intitulado "A aviação naval na guerra costeira" e que foi resumido por Lopes Alves. Este resumo faz referência ao conflito entre o Exército e Marinha Norte Americanos relativamente à operação de meios aéreos em áreas costeiras. De seguida é imaginado um cenário de guerra costeira onde para a armada as principais preocupações seriam as linhas de comunicação, mais propriamente o Canal do Panamá. Ao longo do texto são abordadas um conjunto de táticas, meios e procedimentos que o autor pensa serem fundamentais e no final enumera nove conclusões relativas aos procedimentos chave e que podem ser decisivos neste tipo de guerra³⁶².

Também em 1932 (1-2) inserido na "Revista das Revistas" encontra-se um outro texto dos *United States Naval Institute Proceedings* da autoria de Logan Ramesy³⁶³, intitulado *Aviões de bombardeamento e aviões torpedeiros* e que foi resumido por Botelho de Sousa. Neste texto tal como Botelho de Sousa indica "...estuda as vantagens e os inconvenientes dos dois principais sistemas de ataques aéreos contra navios - o lançamento de bombas e o lançamento de torpedos, para concluir a favor do segundo."³⁶⁴.

Nestes dois últimos textos é mais uma vez abordada doutrina estrangeira nos *ACMN* destacando-se o interesse em trazer para Portugal um conjunto de procedimentos que,

³⁵⁹ Alfredo Botelho de Sousa, «A influência do poder aéreo na estratégia naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 12, ano LVIII, Lisboa, 1927, pp. 265 a 271.

³⁶⁰ Carlos Pereira Bastos foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como engenheiro.

³⁶¹ Carlos de Almeida Pereira Bastos, «A evolução técnica da aeronáutica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 55 a 57.

³⁶² Vasco Lopes Alves, «A Aviação Naval na guerra costeira», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXII, Lisboa, 1931, pp. 167 a 163.

³⁶³ Logan Ramesy foi um Oficial da Marinha Americana

³⁶⁴ Alfredo Botelho de Sousa, «Aviões de bombardeamento e aviões torpedeiros», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 215 a 222.

pela grande extensão costeira do país no caso do primeiro e pelo simples facto de ter Aviação Naval no segundo, aplicam-se na à realidade nacional.

No ano de 1937 (janeiro a junho) foi publicado um conjunto de apontamentos de José Cabral no âmbito do Curso Complementar de Guerra. O texto tem como título "Possibilidades e modalidades da Aviação Naval (Condições de eficiência e possibilidades da arma)" e encontra-se dividido em seis partes. Na primeira parte divide as "...esquadrilhas de Aviação Naval sob o ponto de vista táctico" em "reconhecimento e regulação de tiro", "exploração" "bombardeamento", "torpedeamento" e "caça", de seguida explica a definição e constituição geral de uma esquadrilha e a missão atribuída a cada uma das cinco referidas. As restantes cinco partes são dedicadas a cada uma das cinco. Para cada esquadrilha é especificado o seu emprego prático, o material associado, as necessidades logísticas e as suas bases, são por vezes abordadas questões relacionadas com o treino e formação, dados exemplos práticos de emprego e abordados os procedimentos em caso de avaria (na primeira)³⁶⁵.

Pode-se dizer que após um conjunto de artigos que traduziam os trabalhos realizados noutros países, a publicação destes apontamentos demonstra pela primeira vez o esforço de um Aviador Naval para o estudo e criação de doutrina nacional com vista a uma melhor organização e emprego da Aviação Naval Portuguesa.

Em 1945 (março e abril) foi escrito por Rodrigues dos Santos³⁶⁶ um texto intitulado "A Escola Naval na Formação dos Aviadores" no qual o autor chama a atenção para a participação da Escola Naval na formação no âmbito da aviação. Embora ao longo do texto o autor apele a um reforço no recrutamento do pessoal para a Aviação Naval inicialmente é também utilizado o argumento de que, pelo facto das carreiras comerciais poderem vir a ser guarnecidas em parte por Ex-Aviadores Navais e, isso ser um contributo importante na estratégia do Estado, caberá à Escola Naval essa função. São dados vários argumentos a favor desta ideia e propostas sintéticas de aplicação, o propósito desta intervenção pode-se resumir em:

"Parece assim demonstrada a imperativa urgência de conceder aos aviadores e técnicos - e já a partir da Escola Naval - o grau de elevada cultura e experiencia indispensáveis ao cumprimento da elevada missão que forçosamente lhes virá a ser atribuída"³⁶⁷

³⁶⁵ José Cabral, «Possibilidades e modalidades da Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 6, ano LXVII, Lisboa, 1937, pp. 247 a 294.

³⁶⁶ José Rodrigues dos Santos foi um Oficial de Marinha que serviu na Aviação Naval como engenheiro.

³⁶⁷ José Rodrigues dos Santos, «A Escola Naval na formação dos aviadores», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXXV, Lisboa, 1945, pp. 193 a 197.

E ainda como advertência o autor realça que "...sem serviços técnicos competentes e organizados não há qualquer viabilidade de eficiência - e já não temos tempo para construir castelos na areia."³⁶⁸.

O texto de 1959 (julho a setembro) é uma entrevista do jornalista Maurício de Oliveira ao mecânico Roger Soubiran, publicada no *Diário de Lisboa* em 1951 e que nos *Anais* é intitulado "*Roger Soubiran', que acompanhou Coutinho e Sacadura no primeiro voo à Madeira tem hoje uma loja na cidade de Pau*", este artigo foi transcrito por Alves Lopes para a "Revista de Revistas" dos *ACMN*. Pela leitura da entrevista percebe-se inicialmente como é que o mecânico conheceu Sacadura Cabral e também se fica a conhecer um pouco mais sobre ele antes de vir para Portugal, inclusive que terá sido um "herói de guerra":

"Além de engenheiro-aeronáutico, eu era também piloto-aviador, brevetado em 1915, piloto nº 72 da Aviação Marítima francesa, o que me trazia outras obrigações. Fiz algum tempo de guerra, primeiro na Grécia, depois na campanha dos Dardanelos. Fui ferido, em combates aéreos cinco vezes, mas nunca me abateram... Meses difíceis esses."³⁶⁹

De seguida fica-se a saber que foi destacado para o CAN de Aveiro durante a revolução monárquica do Norte e que quando regressou embora em segredo já se percebia que algo inovador estava a ser preparado, "De Aveiro voltou ao Bom Sucesso... onde Soubiran pressentia que se preparava alguma coisa de novo em matéria de navegação aérea". Percebe-se depois como foi chamado a integrar a guarnição na viagem à Madeira e são descritos os preparativos sob o seu ponto de vista. O mecânico francês refere também a intenção inicial de Sacadura Cabral optar por deixar Ortins Bettencourt na Madeira nas viagens de regresso, mas que não levou até ao fim depois relata é relatado um episódio no qual Soubiran salva Gago Coutinho após o acidente em Porto Santo

Foi então que vi Gago Coutinho por entre as labaredas daquele mar de fogo. Dei umas braçadas rijas, cheguei junto dele, agarrei-o pela gola do seu casaco de couro e puxei-o para fora daquele vulcão.³⁷⁰

No seguimento da entrevista percebe-se que após a chegada a Lisboa Sacadura informou-o dos planos da travessia, mas também lhe disse que ia só levar Gago Coutinho a bordo por forma a ganharem autonomia. Percebe-se que a bordo do "República" participou no res-

³⁶⁸ *Ibidem*.

³⁶⁹ Maurício de Oliveira, «"Roger Soubiran", que acompanhou Coutinho e Sacadura no primeiro voo à Madeira tem hoje uma loja na cidade de Pau», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 659 a 672.

³⁷⁰ *Ibidem*.

gate dos aviadores nos "Penedos" e descreve como sucedeu. No final conhece-se o seu percurso na aviação militar portuguesa após regressar a Portugal e já de volta à Marinha Francesa que, pelo baixo salário, acabou por indo trabalhar para uma fábrica onde ganhava mais. Após a reforma teve uma doença pulmonar que o obrigou a morar nos Pirenéus³⁷¹.

Ao concluir a análise deste tema procura-se responder às perguntas de investigação propostas inicialmente. Quanto à primeira, como já foi reportado ao longo da análise, estes textos representam um importante complemento para o capítulo "*Breve História da Aviação Portuguesa*" isto porque em dois textos 1917 e 1951 conseguiu-se identificar alguns factos importantes e que ainda não tinham sido apurados. Quanto à segunda pergunta pode-se dizer que Botelho de Sousa é o grande escritor deste tema, no ano de 1923 juntamente com Ortins Bettencourt publicaram cada um, um texto a apelar a um investimento e organização da Aviação Naval. Ortins Bettencourt critica severamente o estado em que se encontrava a Aviação Naval enquanto que Botelho de Sousa apenas apela a este investimento baseado em argumentos estratégicos. Entre este ano e 1932 houve a preocupação por parte de Botelho de Sousa e dos *ACMN* em trazer para a Armada Portuguesa um conjunto de soluções (estudos e artigos estrangeiros) por forma a poder adequá-las ao caso português e melhorar a Aviação Naval. Conclui-se que este autor teve um papel importante na divulgação dos problemas e possíveis soluções da Aviação Naval no *ACMN*. Quanto à última questão pode-se dizer no final da Grande Guerra era esperado um rápido crescimento e organização da Aviação Naval. Tal não aconteceu e acabou mesmo por cair em decadência, como se verificou, o que levou a que dois Oficiais de Marinha procurassem os *ACMN* para expor esta problemática e procurar e difundir possíveis soluções.

³⁷¹ *Ibidem*.

4. Extinção da Aviação Naval

Relativamente ao tema "Extinção" os *ACMN* apresentam 26 textos assim classificados. Estes textos encontram-se distribuídos por quatro anos, 1951 (1), 1952 (12), 1959 (2) e 1960 (1). Apenas um dos textos, 1951, foi escrito diretamente por um sócio nos *ACMN* por forma a expor o seu ponto de vista relativamente à questão, quanto aos 20 textos de 1952 são da autoria da Comissão de Redação e alguns deles não têm título:

"A comissão de Redação reconheceu a incontestável vantagem de reunir nesta publicação os valiosos discursos pronunciados na Assembleia Nacional, o interessante parecer da Câmara Corporativa e todos os artigos e escritos publicados nos jornais ou distribuídos pelos Srs. Deputados..."³⁷²

Nesta nota de abertura do número (abril a junho) de 1952 percebe-se que a Comissão de Redação procurou expor a posição da Marinha relativamente ao assunto justificando a publicação destes textos como "...para ficar definida e esclarecida a doutrina que sobre esta matéria a Marinha entendeu defender." e comprovar que esta defendia continuidade da Aviação Naval na Armada:

"A Marinha por todos os seus órgãos e pela opinião dos seus técnicos mais abalisados e competentes tomou logo deste início uma posição nítida e clara no problema que lhe era posto por aquele projecto. Não hesitou, não tergiversou. Declarou peremptoriamente, que não podia dispensar a sua Aviação..."³⁷³

Importa salientar que segundo a Comissão de Redação o problema da "Extinção" deveu-se a "...pessoas aliás cultas e inteligentes, mas que são estranhas aos problemas aero-navais."

Com isto e tal como a Comissão de Redação indica os textos deste ano serão divididos em:

- Nota de Abertura pela Comissão de Redação (1)
- Textos escritos na comunicação Social (12)
- Parecer nº27 da Câmara Corporativa (1)
- Textos distribuídos aos deputados da Assembleia Nacional (2)
- Diário das Sessões da Assembleia Nacional (6)

³⁷² «Nota de Abertura», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 107 a 108.

³⁷³ *Ibidem*.

Embora estes textos se possam agrupar em cinco tipos, a análise será feita por ordem cronológica, isto porque há uma sequência lógica dos acontecimentos³⁷⁴. Foram inicialmente escritos textos na comunicação social devido à proposta de Lei enviada à Assembleia Nacional, o Parecer nº 27 da Camara Corporativa também foi solicitado por forma a avaliar esta Proposta de Lei e, de seguida foram publicados mais textos nos jornais. Antes desta proposta ter sido votada foram distribuídos textos pelos deputados na Assembleia Nacional e por fim surge novamente o debate no *Diário das Sessões* quando esta proposta foi discutida e aprovada.

A análise dos textos será feita com base nos seguintes pontos:

- Autor/discursador e a sua relação com as Forças Armadas, a Marinha ou a Aviação Naval³⁷⁵
- Principais argumentos a favor da não extinção da Aviação Naval

4.1. A última palavra de Ortins Bettencourt em 1951

Atendendo ao texto de 1951 (julho a setembro) do qual já se tinha analisado a primeira parte no tema "Aviação Naval" serão agora analisadas as partes II e III. O autor, Manuel Ortins Bettencourt foi um Oficial de Marinha Aviador Naval que obteve o seu "*brevet*" nos EUA em 1920, como já foi referido participou na viagem Lisboa-Madeira, escreveu vários textos relativos a problemas da Aviação Naval e exerceu o cargo de Ministro da Marinha de 1936 a 1944 e Chefe de Estado Maior General das Forças Armadas entre 1951 e 1955. Na segunda parte deste texto intitulada "As aviações independentes" o autor revela quatro argumentos que, nos primórdios da aviação militar, eram colocados a favor da sua independência. O primeiro "Existindo uma força de terra e uma força marítima, deve existir uma força aérea...", o segundo "...o desenvolvimento de novos sectores de estudo, produção e utilização...", o terceiro "o avião...pode substituir com vantagem as outras forças...", e o quarto "os navios não poderão resistir aos ataques dos aéreos e, portanto, é injustificável atribuir verbas à marinha.". Refere ainda que os ingleses unificaram as suas aviações pelo facto de na Grande Guerra a antiga disposição não ter sido eficaz na defesa da capital (continuaram, no entanto, com aviação embarcada, mas não dependente da Marinha). Quanto aos italianos e alemães é dito que as suas aviações se tornaram completamente independentes, quanto aos japoneses e

³⁷⁴ *Ibidem*.

³⁷⁵ http://app.parlamento.pt/PublicacoesOnLine/OsProcuradoresdaCamaraCorporativa%5Chtml/procuradores_a.html; http://app.parlamento.pt/PublicacoesOnLine/DeputadosAN_1935-1974/html/deputados_1.html

os americanos o autor refere que mantiveram sempre a separação das aviações e que as vantagens foram provadas pela importância que a Aviação Naval, dos dois países, teve na Segunda Guerra Mundial. Na terceira parte o autor refere que só quando a *Royal Navy* ficou com o comando exclusivo dos meios aéreos embarcados e do "*Coastal Command*" é que foi possível o combate mais eficaz aos submarinos alemães. São dadas ainda quatro lições aprendidas com a Segunda Guerra mundial, três delas, apoiam as forças aéreas privadas, a falta de cooperação entre a *Luftwaffe* e a Marinha alemã durante o conflito que mesmo assim quando existia mostrava-se vantajoso, o domínio do Mediterrâneo por parte da *Royal Navy* devido ao seu "...porta-aviões moderno..." e que a forma mais eficaz de combater os ataques dos submarinos alemães foi e proteger a navegação mercante foi a cooperação aeronaval. No final o autor aborda o exemplo americano que manteve a aviação terrestre, marítima e as "forças aéreas" totalmente independentes entre si e que tal se traduzia em sucesso³⁷⁶.

4.2. O ano decisivo - 1952

Em 1950 foi criado o cargo do Ministro da Defesa Nacional e o Subsecretariado da Aeronáutica pela promulgação do Decreto-Lei 37909 e em 1951 foi promulgado o Decreto-Lei nº 2051 (Bases da Defesa Nacional) que dava ao governo poder sobre as decisões militares. Depois de apresentadas na Assembleia Nacional a "Proposta de Lei nº186 (Organização Geral da Aeronáutica Militar)" e a "Proposta de Lei nº187 (Recrutamento do seu pessoal)", o assunto foi debatido nesta mesma assembleia, e nos *ACMN* encontra-se publicado parte do debate. Surge posteriormente esta proposta de lei acompanhada por um relatório da Comissão de Defesa Nacional, e na sequência o solicitado, "Parecer nº 27 da Câmara Corporativa" (também publicados nos *ACMN*). Quando a proposta foi levada à discussão e votação, foram entregues aos Deputados da Assembleia Nacional dois textos por duas partes diferentes, os que defendiam a unificação e os que se opunham. Em paralelo foram sendo publicados em vários jornais artigos a favor e contra a unificação das aviações no Subsecretariado da Aeronáutica e mesmo após a aprovação da proposta ainda continuaram a ser publicados sendo que a Comissão de Redação dos *Anais* fez questão de também publicar toda esta documentação.

4.2.1. Um debate na Assembleia Nacional

O primeiro texto do ano de 1952, a nota de abertura da Comissão de Redação, já foi abordado, relativamente ao segundo é um excerto do "*Diário das Sessões*" nº 115 de 20

³⁷⁶ M.O. de Bettencourt, «Aviação Naval».

de Dezembro de 1951 da Assembleia Nacional. Exte excerto contém o discurso dos deputados Lopes Alves e Quelhas Lima. Lopes Alves e Quelhas Lima foram Oficiais de Marinha, que nesta data desempenhavam as funções de Deputados da Assembleia Nacional e pertenceram à Comissão de Defesa Nacional responsável pela Proposta de Lei nº 186, note-se que Lopes Alves já tinha sido diretor da Aviação Naval.

Inicialmente Lopes Alves afirma que o sistema de "aviação única" é comum em marinhas pequenas e embora a Marinha Portuguesa não tivesse no momento a envergadura o tema deveria ser pensado em função da que deveria ter. Outro argumento utilizado prende-se no objetivo da aviação militar no país:

"Quanto a nós tem de começar por frisar-se que não podemos ter a pretensão de possuir uma aviação estratégica; teremos sempre uma aviação táctica de cooperação com as forças do Exército ou com as forças da Armada, e incluindo a aviação de caça para defesa do território." ³⁷⁷

É também dito que a aviação de cooperação com a Marinha necessitava de pessoal com grande experiência naval e, tal como Viriato Tadeu citou na sua obra, Lopes Alves cita também um artigo de um Almirante francês que afirma que a Guerra do Atlântico teria sido diferente se a Marinha alemã não tivesse ficado sem a aviação privativa.

Quanto ao discurso de Quelhas Lima, inicialmente diz concordar com o que foi dito por Lopes Alves e depois aborda três pontos, os dois primeiros são relativos à alteração das "bases da organização da Defesa Nacional" que, como já foi abordado no primeiro capítulo, que regulavam a influência e autoridade do Ministro da Defesa Nacional sobre as Forças Armadas. Quanto ao último tópico, Quelhas Lima utiliza mais uma vez o exemplo das Marinhas dos EUA, Inglaterra e França que têm as suas aviações privativas e de Espanha que está a caminhar em tal sentido, motivadas pelas lições aprendidas ao longo do tempo. No final volta a repetir os argumentos de Lopes Alves no sentido em que frisa a necessidade de ter uma aviação táctica e não estratégica em que a aviação de cooperação com a Armada deve ser realizada por pessoal com elevada experiência naval³⁷⁸.

4.2.2. Início do conflito na comunicação social

Na sequência do sucedido o Contra-almirante Correia Pereira escreveu um artigo para o jornal *Primeiro de Janeiro* publicado no dia 4 de janeiro de 1952. O Contra-almirante

³⁷⁷ Assembleia Nacional, «Discurso dos deputados Lopes Alves e Quelhas Lima», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 109 a 123.

³⁷⁸ *Ibidem*.

João António Correia Pereira foi um Oficial de Marinha que exerceu importantes cargos de chefia na Marinha e foi presidente da Direção do CMN. Neste artigo intitulado "A Aviação Naval não deve desaparecer", o autor aborda a discussão da Lei relativa às "Bases da organização da Defesa Nacional" e da intervenção da Câmara Corporativa, relativamente à questão da unificação das aviações este afirma não ser correto adotar apenas uma aviação estratégica nem apenas uma aviação de cooperação. O autor aborda os objetivos da aviação militar e quanto à cooperação da aviação com a Marinha (neles incluída), o já citado argumento das lições aprendidas na Segunda Guerra Mundial, é novamente evocado sendo que além do caso alemão acrescenta o caso da Marinha italiana que "...vendo os seus navios feridos de morte, em Taranto, pela aviação naval inimiga que a ela faltava...". Correia Pereira adverte ainda que o País não deve ficar demasiado concentrado na ameaça soviética do "Oriente" (Guerra Fria) porque esta poderia chegar a Portugal por via marítima (ameaça submarina) e aí a cooperação aeronaval teria um papel muito importante na Defesa Nacional. E ainda no que diz respeito à Lei citada o autor critica não só a criação do Ministério da Defesa Nacional como a unificação das aviações da seguinte forma: "Modéstia no número dos Órgãos Superiores de Alto Comando e riqueza em mãos instruídas e treinadas é a melhor forma de tornar eficaz a defesa de um País pequeno."³⁷⁹.

4.2.3. A Proposta de Lei nº186 e a justificação de Santos Costa

Surge agora um segundo texto que diz respeito ao *Diário das Sessões* nº 126 de 25 de janeiro de 1952 onde foram discutidas a Proposta de Lei nº186 "organização geral da Aeronáutica Militar" e nº 187 "recrutamento e serviço militar nas forças aéreas". Neste texto encontra-se disposta a Proposta de Lei nº 186 e um "...relatório justificativo..." com o objetivo do "...esclarecimento das pessoas que por estes problemas se interessam...". Relativamente ao relatório apresenta também a justificação da proposta: "...reorganização das forças aéreas, cuja estrutura atual se considera, por circunstâncias várias, inarmónica com as necessidades que a defesa nacional presentemente delas exige." Surge posteriormente o argumento de os "aviadores portugueses" estarem completamente preparados para as exigências da navegação aérea e "...se encontrarem em condições de cruzar mares e continentes em todas as direcções." o que remete para a independência face aos outros ramos das forças armadas. E ainda de que existe a necessidade da unificação por forma a

³⁷⁹ João António Correia Pereira, «A Aviação Naval não deve desaparecer», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 125 a 128.

combater problemas relacionados com a preparação militar que não a do pessoal. Importa agora salientar as três soluções propostas para as "forças aéreas de cooperação". A primeira mantinha estas forças aéreas privativas e sobre ela o relatório afirma ser menos viável economicamente e que "...quebrar-se-ia a coesão moral de um organismo essencial à defesa nacional...". A segunda mantinha-as totalmente sobre a alçada do "Subsecretariado de Estado da Aeronáutica", no entanto, no relatório é dito que, embora essa fosse a melhor no caso de um conflito continental, a principal preocupação no que diz respeito a conflitos prendia-se nas colónias e como tal essa solução não seria a mais viável pois ao "...acompanhar as forças terrestres e navais, ficando assim forçosamente quebradas as possibilidades de unidade de comando e atuação em conjunto.". Quanto à terceira solução (a que foi empregue inicialmente)- "Forças aéreas de cooperação concentradas para efeitos de administração e de preparação e descentralizadas para efeitos de emprego."

Relativamente a esta proposta apenas são apontados convenientes, quanto ao emprego é dito que em tempo de guerra este ficaria subordinado ao Exército e à Armada, mas que em tempo de paz havia a possibilidade de ficarem ou não sendo que o relógio indica como preferível o que não fiquem. De seguida o relatório procura contra-argumentar os argumentos anteriormente citados dizendo que no caso dos EUA a necessidade de terem uma tal disposição das forças armadas é justificada pelo facto de:

"esta grande nação só apareceu à superfície da vida internacional quando já as grandes encruzilhadas marítimas do Mundo se encontravam definitivamente na posse de povos que mais cedo puderam atingir a maioria..."³⁸⁰

Quanto aos ingleses é dito que comparativamente com os EUA têm menos meios aeronavais, mas que os diversos territórios espalhados pelo mundo permitem não os ter e restringirem-se ao deslocamento das suas forças aéreas independentes pelas diversas bases. Relativamente aos alemães segundo o relatório o problema da cooperação aeronaval não terá sido a razão que os levou a perder a guerra. Quanto à Itália é dito ser um caso diferente e que embora o problema ainda não tenha sido analisado, "...não interessa à índole meramente objectiva e informativa do presente relatório o seu demasiado alongamento...". É ainda dito que a Armada, no estado de decadência e insuficiência que se encontrava deveria preocupar-se mais a nível material e pessoal com os navios do que com a aviação. O restante relatório diz respeito a outro problema relacionado com esta lei

³⁸⁰ «Proposta de lei n.º 186 sobre Organização Geral da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 129 a 164.

"A autoridade do Ministro da Defesa" e por isso não será aqui tido em conta quanto à proposta de lei também não será aqui alvo de análise porque os pontos fundamentais, polémicos e que dizem respeito a este estudo já foram abordados³⁸¹.

4.2.4. Mais artigos na comunicação social

Na sequência surge um artigo "Foi a Aviação que venceu a batalha do Atlântico (Apontamentos sobre a eficiência da acção do comando costeiro da 'Royal Air Force' " foi publicado no *Diário Popular* no dia 28 de janeiro de 1952 assinado "Contact". Neste artigo é inicialmente salientado o importante papel da aviação na Segunda Guerra Mundial, mais propriamente a "...Acção do Comando Costeiro da "Royal Air Force", protegendo os comboios de navios mercantes contra os ataques dos submarinos alemães". Ao longo do artigo são revelados alguns números relativos aos submarinos afundados e é explicada a importância que estes ataques tiveram na estratégia dos aliados³⁸².

Um segundo artigo, do mesmo autor publicado no mesmo jornal no dia seguinte com o título "*O desenvolvimento das forças aéreas e a criação em Portugal do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica*" e que os *ACMN* indicam ser a continuação do anterior. Neste artigo o autor aborda a evolução da Aviação Militar em Portugal e a sua passagem e ação nos dois grandes conflitos mundiais. O autor chama a atenção para a importância desta "organização", cita o investimento dos EUA na sua força aérea e no final elogia todo o processo de unificação a decorrer no País.

"Obra de tanta monta, que vai remover de lés-a-lés a actual urbanização, exige, nas directrizes e normas, a aplicação dos princípios puros de uma formação cem por cento aérea; de bom senso; de sentido das responsabilidades; de poder superior de orientação; de fino tacto e, sobretudo, de noção exacta do enquadramento das nossas Forças Aéreas no superior plano de conjunto que está na cúpula da Defesa Nacional" ³⁸³

4.2.5. Os "técnicos" defendiam a Marinha - Parecer nº 27 da Câmara Corporativa

Relativamente ao "Parecer nº 27 da Câmara Corporativa sobre a Proposta de Lei n.º 186" 29 de fevereiro de 1952 pode-se dizer que este "Parecer" foi dividido em três partes. Na primeira, "Apreciação na generalidade" destaca-se o parecer positivo dado relativamente à se-

³⁸¹ *Ibidem*.

³⁸² Contact, «Foi a Aviação que venceu a batalha do Atlântico. Apontamentos sobre a eficiência da acção do comando costeiro da "Royal Air Force"», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 165 a 168.

³⁸³ Contact, «O desenvolvimento das forças aéreas e a criação em Portugal do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 169 a 172.

paração entre aeronáutica militar e civil. Do ponto primeiro ponto "O âmbito da organização" destaca-se o parecer inconstitucional da proposta por esta não poder ser aplicada às colónias sem que o Ministro do Ultramar apresente uma proposta para tal. Do segundo ponto "Integração das forças aéreas" destacam-se as razões económicas como favoráveis e é abordado o caso dos EUA que pararam a construção de um novo porta-aviões por forma a eventualmente investirem em aviação de ataque e bombardeamento. Percebe-se que a problemática reside no facto do investimento no primeiro poder retardar a evolução do segundo. É também apreciado que o rendimento quanto à formação de pessoal da Escola de Aviação Naval é baixo em relação ao do Exército, colocando-se em causa o funcionamento das duas escolas em simultâneo. Relativamente à unificação percebe-se que a Câmara Corporativa aprovou por maioria segundo o ponto de vista económico, de mais fácil emprego de políticas comuns e com base na experiência de diversos países. Também foi aprovado que a aviação ficasse centralizada administrativamente e para formação, mas descentralizada para o emprego em guerra e paz (para a Marinha) e, centralizada administrativamente e para formação e descentralizada para o emprego só em tempo de guerra (para o Exército). Percebe-se que tal foi decidido (para a Marinha) com base nos argumentos fornecidos a favor da não unificação. No terceiro ponto "Conclusões" o "Parecer" diz concordar com a proposta embora tenha submetido algumas alterações. A segunda parte, "Análise na especialidade", apresenta apenas as alterações técnicas e correções que foram feitas com base no que foi dito e votado. Serão agora analisadas as declarações de voto anexas dos Procuradores à Câmara Corporativa.

Afonso Rodrigues Queiró³⁸⁴ votou inicialmente contra a unificação, mas depois a favor do disposto no parecer. Realçou a intervenção apenas coordenativa do Ministro da Defesa Nacional. Rafael da Silva Neves Duque³⁸⁵ votou a favor das forças aéreas de cooperação com a Armada tal como disposto no parecer. Afonso Melo Pinto Veloso³⁸⁶ identificou-se na declaração de voto do anterior. José Joaquim de Oliveira Guimarães³⁸⁷ identificou-se na declaração de voto do anterior.

Vice-almirante Joaquim Sousa Uva³⁸⁸. Nesta declaração de voto Sousa Uva reúne os argumentos a favor da independência da Aviação Naval. Inicialmente surge a ideia de que a avi-

³⁸⁴ Doutor em Ciências Político Económicas e professor Universitário.

³⁸⁵ Licenciado em Direito, advogado.

³⁸⁶ Licenciado em Direito, magistrado.

³⁸⁷ Doutorado em Letras, Professor Universitário.

³⁸⁸ Além de procurador da Câmara Corporativa Sousa Uva mais tarde veio a ser Chefe de Estado Maior da Armada

ação era considerada como arma de bordo e que naquele momento era essencial para fazer face à nova ameaça, o submarino. Sousa Uva também alerta que a disposição proposta relativamente ao recrutamento e formação não permita ter aviadores aeronavais com o conhecimento técnico e tático suficiente relativamente à ameaça e ao meio em cooperação, para tal não bastava serem oriundos da Escola Naval, tinham de estar muito familiarizados com os navios e com a guerra naval. Era também receado o facto do Subsecretariado da Aeronáutica não conseguir responder às necessidades da marinha quando tivesse de servir várias áreas além da aeronaval e o facto de em tempo de guerra, o aprontamento, ao ser feito por uma entidade exterior à Marinha, criaria desentendimentos relativos à atribuição de responsabilidades em casos de falha. No entanto Sousa Uva realça que mesmo sendo privativas da marinha o Ministro da Defesa Nacional poderia coordenar cooperações quando necessárias entre a Aviação Naval e outras forças. Quanto ao que é dito relativamente às políticas dos outros Países, percebe-se que a Inglaterra, desde 1939, tem evoluído a sua Aviação Naval e que naquele momento já tinha "...seis almirantes a dirigi-la, possui sete bases terrestres de primeira linha e treino, quatro bases de manutenção, igualmente em terra, duas estações de instrução e três arsenais de reparações.". Quanto aos EUA, a sua Aviação Naval englobava aviação embarcada, aviação terrestre e aviação ligada à marinha, assim como "...a aviação tática dos *Marine Corps* e, em tempo de guerra, a aviação da *Coast Guard*.", cabendo apenas à força aérea americana o bombardeamento estratégico e a defesa do país. Relativamente aos franceses percebe-se que começaram com uma Aviação Naval privativa da Marinha depois as aviações unificaram-se e, atualmente é independente e possui aviação embarcada, "...bases costeiras e terrestres...escolas próprias e nela funciona o serviço de busca e salvamento no mar." Quanto aos italianos começaram com a aviação unificada, porém depois da guerra alteraram esta disposição e, na época já se encontravam em vias de aprovar uma nova organização, ao mesmo tempo que os aviadores vindos da Marinha já estavam em formação nos EUA. Sousa Uva destaca o caso holandês pelas dimensões deste país, semelhantes às de Portugal, também com um vasto território colonial. Os holandeses tinham Aviação do Exército e Aviação Naval, a esta última tem cabiam as missões de guerra antissubmarina, as bases costeiras e a busca e salvamento e a aviação do exército.

Sousa Uva ainda cita o relatório relativo à Proposta de Lei nº 186 dizendo que a "Coesão moral e o espírito de unidade na força aérea." faz sentido serem fortalecidos, mas mais entre forças que vão cooperar e dependem mutuamente para a sua defesa do que numa força aérea unificada. A "Maior facilidade para o Subsecretariado do que para a Marinha em guarnecer a força aérea de cooperação naval." não é apoiado no sentido em que embora a marinha

estivesse a passar dificuldades nesse campo era a única que conseguia disponibilizar pessoal suficientemente familiarizado e capaz na luta antissubmarina (pilotos), quanto às outras especialidades Sousa Uva defende que a Aviação Naval tem problemas de pessoal, mas que o Subsecretariado da Aeronáutica também os terá. Quanto à "Maior economia, por se evitarem duplicações escusadas" é dito que as bases podiam ser partilhadas através da coordenação do Ministro da Defesa Nacional, sem as tirar à Marinha. É reconhecido que o regime em vigor das Escolas não era o melhor, mas foi dada como solução a cooperação da Escola de Aviação Naval com a Escola de Aviação Militar de Sintra sem as integrar no Subsecretariado da Aeronáutica. Por fim propõe todas as reparações nas Oficinas Gerais do Material Aero-náutico devidamente legisladas, mas sem que implicasse a unificação de organismos.

João Francisco Fialho³⁸⁹ diz discordar da unificação das aviações. Salienta a importância da luta antissubmarina para o país no âmbito da OTAN. Contrapõem as objeções à sua posição ao dizer que o material a utilizar em caso de unificação seria o mesmo, a instrução não era um problema visto que a escola funcionava em paralelo com a esquadilha antissubmarina. Diz que a recém-construída base do Montijo apenas poderia suportar a esquadilha antissubmarina e não pode ser fundida para nenhum efeito com a Aviação Militar. Quanto ao facto da perda/ganho de pessoal da Marinha este diz que qualquer com a unificação das aviações tal ia sempre acontecer, mas do lado do subsecretariado. Discorda também do anterior relatório e põe em causa o conhecimento técnico de quem o elaborou, isto porque, nele é dito que os ex-aviadores de caça poderiam ser reconduzidos para a aviação de cooperação que seria menos exigente e complexa.

José Tristão Bettencourt³⁹⁰ diz ter discordado inicialmente com a proposta de lei, mas com o arranjo feito neste parecer encontrou satisfação. Salienta também que deveria ter sido exposta a situação de transição em caso de aprovação.

Humberto da Silva Delgado³⁹¹ defendeu a unificação das forças aéreas pelo ponto de vista económico e utilizando como argumento a sua experiência profissional que não identificava coerência em nenhum dos argumentos contra esta proposta³⁹².

4.2.6. De volta à comunicação social

³⁸⁹ Oficial de Marinha.

³⁹⁰ Oficial do Exército.

³⁹¹ Oficial do Exército que atingiu mais tarde o posto de General, era na época o presidente da mesa.

³⁹² Câmara Corporativa, «Parecer nº 27 da Câmara Corporativa sobre a Proposta de Lei n.º 186», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 199 a 263.

Voltando aos artigos publicados nos jornais, no dia 7 de Março de 1952 foi publicado pelo Major da Aeronáutica F. Resende no *Diário de Notícias* o artigo intitulado "Atribuições Gerais do Poder Aéreo". O Major Fernando Resende foi um oficial piloto aviador do Exército Português que mais tarde passou para a Força Aérea Portuguesa tendo sido também General. No início o autor indica que as necessidades relacionadas com as missões da OTAN levaram a que a unificação tivesse de ser feita e que do lado do Exército foi aceite, mas que do lado da Marinha tal não acontece. Criticando a Aviação desta última ao dizer que "Já que esta pobre Aviação portuguesa nem sequer tem a honra de poder contar com um homem das suas fileiras na Assembleia Nacional...". Relativamente às divisões possíveis dentro da aviação o autor só identifica "...caça, bombardeamento e transporte...", mas que "...nenhuma nação segue tal doutrina, e, embora constituam ramos separados, dependem do mesmo comando superior da força aérea." O autor desvaloriza a complexidade da luta antissubmarina e da importância dos aviadores pertencerem à Armada:

"É, portanto, errado o conceito de que para as tropas terrestres e navais poderem receber auxílio da força aérea precisam de perder pessoal seu, com espírito e formação de infantas e marinheiros, para fazerem deles aviadores emprestados."³⁹³

O autor considera também a complexidade das missões de caça e bombardeamento superior à das missões de guerra antissubmarina. Relativamente à aviação embarcada o Major Fernando Resende considera que é uma situação temporária, embora necessária, isto porque considera que no futuro a aviação não necessitará de tais plataformas de apoio. Quanto à questão do número de aviões atribuídos à luta antissubmarina, o autor considera serem necessários poucos, isto porque, seria mais importante defender o país de um ataque vindo de terra do que libertar as águas dos submarinos e, caso houvesse essa necessidade, os aliados assumiriam essas funções³⁹⁴.

Como continuação do texto anterior, mas com o título "*O exemplo alheio e as nossas razões económicas*", o Major Fernando Resende publicou um outro artigo no dia seguinte, no mesmo jornal. Inicialmente defende que as motivações da Inglaterra para a luta antissubmarina residem na sua dependência pelo comércio marítimo, no seguimento do argumento anterior acrescenta ainda que a defesa costeira é do comando da *Royal Air Force*

³⁹³ Fernando Resende, «Atribuições gerais do poder aéreo», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 291 a 294.

³⁹⁴ *Ibidem*.

e que foi eleito como comandante duma esquadilha aeronaval um "...oficial-general da R.A.F.". São ainda indicados cinco países que possuem uma aviação centralizada e é dito que o caso dos EUA não deverá ser tido em conta pela dimensão incomparável das suas forças aéreas. O autor aborda também as já referidas (em outros textos) questões económicas e o facto de no seu ponto de vista achar mais aconselhado transformar um antigo piloto de caça num aviador aeronaval do que um Oficial de Marinha. No final faz ainda um apelo para que os aviadores da Marinha se juntem à "Força Aérea Independente"³⁹⁵.

No dia 11 de março de 1952 foi publicado pelo Capitão-tenente Soares Perdigão no *Diário de Notícias* um artigo intitulado "Depoimento de um Oficial de Marinha". Este artigo surge como resposta ao artigo de 7 de março de 1952 publicado no *Diário de Notícias* pelo Major Fernando Resende. Inicialmente o autor começa por dizer que não irá discutir questões técnicas porque estas estão representadas nas declarações de voto da Câmara Corporativa (aconselhando a de Sousa Uva). Quanto ao facto de a unificação das aviações prejudicar financeiramente a marinha este responde que tal não acontece e que, muito pelo contrário, beneficiaria e justifica com a questão das promoções. Relativamente à acusação de "conservadorismo" que foi feita, o autor responde dizendo que a Marinha relativamente à "técnica eletrónica" era superior a qualquer ramo e que não considera os "aviadores de terra" capazes de cumprir com as missões de cooperação. Este argumento é de seguida justificado com um conjunto de citações que relatam ataques negligenciados durante a Segunda Guerra Mundial por parte de forças aéreas (não navais) aos seus próprios navios, assim como falta de capacidade da Marinha italiana face ao baixo poder aeronaval no Mediterrâneo. Quanto à importância da Aviação Naval apenas quando embarcada, Soares Perdigão afirma que o facto de o avião estar no porta-aviões em nada está relacionado com a cooperação a que a Marinha se refere, sendo que esta é referente aos aviões de cooperação aeronaval tais como os de luta antissubmarina. O último argumento que o autor contesta é o facto de o Major Fernando Resende ter desprezado a importância da navegação mercante no contexto nacional, sendo que até ao final do texto enquadra a importância da navegação mercante para a nação e precave os riscos que pode trazer um ataque de submarinos às principais linhas de comunicação marítimas nacionais³⁹⁶.

³⁹⁵ Fernando Resende, «O exemplo alheio e as nossas razões económicas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 295 a 298.

³⁹⁶ João Alberto Costa Soares Perdigão, «Depoimento de um Oficial de Marinha», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 299 a 303.

4.2.7. Textos entregues aos deputados da Assembleia Nacional

Ainda no decorrer da discussão da proposta foram entregues aos deputados da Assembleia Nacional dois textos. O primeiro defendia a posição da Aviação Naval é da autoria do Primeiro-tenente aviador naval Mário Jorge de Noronha, que defende a "reorganização" da aviação militar em Portugal e é da autoria do Tenente-coronel de Aeronáutica Venâncio Deslandes e dos Majores de Aeronáutica Corte Real e Fernando Resende. O primeiro intitulado "A posição da Aviação Naval" foi distribuído no dia 14 de março de 1952. Inicialmente o autor fala do caso positivo da Marinha Mercante e aborda a questão da luta antissubmarina e a sua relação com o comércio marítimo, marinha mercante nacional e pescas. Ainda neste seguimento é abordado o conceito, da época, de guerra antissubmarina e a importância do avião para o navio e vice-versa. De seguida o autor defende que as necessidades da Aviação Naval estão relacionadas com o tipo de missão e não com o "...aviões de rodas e hidroaviões..." e "...tipo plataforma de onde é lançada...". Quanto às alegadas razões económicas e duplicação de meios o autor explica que quanto a pessoal, os aviadores são especializados, tal como outras especialidades da Marinha, e quando acabam o seu serviço na aviação em vez de sair de serviço podem voltar para a servir nos navios, tais razões só se aplicam aos mecânicos, mas que, se não fossem formados na Marinha, tal medida ia produzir efeitos negativos para a coesão do serviço. Relativamente ao material é dito as verbas despendidas seriam as mesmas em aviões e bases, mas, quanto as "grandes reparações", estas já estavam a ser feitas nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico. Conclui a solução para a duplicação de serviços consiste em acordos e não na unificação das aviações dando exemplos práticos nas forças armadas e na aeronáutica.

Quanto aos restantes argumentos, é abordada a necessidade da relação íntima entre aviadores navais e Oficiais de Marinha, é dito que reorganização da aviação naval após a Segunda Guerra Mundial, de Ortins Bettencourt, organizou a Aviação Naval na Armada da mesma forma que nos EUA, França, Holanda e em curso pela Itália. O caso específico da Inglaterra é ainda explicado e no fim o autor deixa a questão "...porque é que nos havemos de dividir naquilo que países, com muita experiência, já aceitaram como bom?". No final recorda mais uma vez o sucesso do caso da Marinha Mercante, das pescas e da hidrografia³⁹⁷.

O segundo texto intitulado "Reorganização das forças aéreas portuguesas. Crítica às objecções da Câmara Corporativa" foi distribuído no dia 15 de março de 1952, os autores,

³⁹⁷ Mário Eugénio Fernandes Jorge de Noronha, «A posição da Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 305 a 310.

Tenente-coronel de Aeronáutica Venâncio Deslandes e os Majores de Aeronáutica Corte Real e Fernando Resende foram Oficiais Aviadores do Exército Português.

Neste texto os autores partiram da declaração de voto de Sousa Uva e contra-argumentaram inicialmente as suas razões de ordem técnica em três dos seus pontos de vista, a "Negação das vantagens da centralização, apontadas no relatório às propostas de Lei" em três dos seus pontos de vista e a análise que fez sobre a situação dos outros países em três pontos de vista. No final analisa as declarações de voto dos procuradores não pertencentes à marinha, os "juristas" e verificam que eram as mesmas dos Oficiais da Armada³⁹⁸.

Nos *ACMN* encontra-se também publicado um texto "Esclarecimentos relativos à discussão sobre a Proposta de Lei da Reorganização da Aeronáutica Militar" do qual não se sabe a autoria nem a data. O autor propõe-se inicialmente a explicar alguns argumentos mal fundamentados e não a acrescentar algum. Inicialmente aborda a relação das forças aeronavais com a marinha, de seguida explica a capacidade de flexibilização dos meios no caso da unificação e no caso em que não aconteça. A questão do recrutamento e formação dos aviadores navais em caso de unificação e no caso de não acontecer também é abordada assim como a eficiência na gestão das bases de S. Jacinto e do Montijo. É dito que o caso do "*Coastal command*" tem sido mal interpretado e o autor passa a traduzir um artigo da revista inglesa *The Navy* de fevereiro de 1952 onde são justificadas as razões para o emprego de "marinheiros" na aviação de cooperação. No início é explicada a importância deste "Comando Costeiro" e o problema relacionado com o seu comando (Marinha ou Força Aérea). Depois é explicado o efeito negativo da transferência para a *Royal Air Force* deste comando, no final da Grande Guerra, e no final é apresentada "A solução e como deve ser aplicada". Este texto é mais um dos que apoiam a Marinha em manter a sua Aviação Naval³⁹⁹.

4.2.8. O fim da Aviação Naval - Discussão final e aprovação da PL nº 186

No " *Diário das Sessões*" da Assembleia Nacional Nº 137 15 de março de 1952" fala-se da inconstitucionalidade na parte do Ministro do Ultramar, mas Oliveira Salazar emite um Ofício e Sarmento Rodrigues emite uma declaração e assina e esta questão fica assim resolvida. Quanto ao debate desta proposta serão abordados os principais participantes e alguns dos argumentos e questões debatidas por forma a que se tenha um enquadramento do que foi a discussão.

³⁹⁸ Venâncio Deslandes, Corte Real et Fernando Resende, «Reorganização das forças aéreas portuguesas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 311 a 325.

³⁹⁹ «Esclarecimentos relativos à discussão sobre a Proposta de Lei da Reorganização da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 327 a 343.

Brigadeiro Frederico Vilar⁴⁰⁰ começa por falar na necessidade de aprovar a lei com base nas exigências da OTAN e defende a centralização administrativa e na preparação e descentralização para emprego e instrução especial das forças aéreas de cooperação

Comandante Quelhas Lima⁴⁰¹ aborda discurso seu em 1943 num debate sobre a reforma da marinha mercante e realçava a importância da "política do mar" para os interesses da nação associando o sucesso do governo de Salazar ao investimento no mar. Realça depois a importância política do poder aeronaval nas colónias, em que a sua localização não era abrangida pela aliança. De seguida aborda a história da Aviação Naval e realça os seus feitos, faz também comparações com a história da Marinha Portuguesa. Mais tarde fala da primeira travessia aérea do Atlântico Sul e de outras viagens da Aviação naval. Quanto à proposta de lei, faz referência às declarações de voto do Parecer nº 27 da Câmara Corporativa e diz que tendo-as em conta não se justifica a separação da Aviação Naval da Marinha. No final coloca quatro questões, a primeira relacionada com o impacto da unificação na missão da Marinha, a segunda relacionada com a coesão entre a Marinha e as forças aéreas de cooperação e, entre esta coesão entre as forças aéreas unificadas abordando qual a preferencial, a terceira questão diz respeito ao impacto da possível devolução do pessoal da Aviação Naval aos navios caso se verifique a unificação e a última questão é relacionada com as questões económicas. Na resposta a estas questões Quelhas Lima utiliza em alguns pontos partes das declarações de voto do Parecer nº27. Para terminar diz ser a favor da proposta com a exceção "...rejeito a integração da aeronáutica naval no Subsecretariado."

Sousa Rosal⁴⁰² elogia inicialmente o discurso de Quelhas Lima e realça a importância e capacidades da aviação, mas diz-se "...em apoio de uma aeronáutica militar independente...". Quanto a questões técnicas diz não avaliar, mas cita do relatório que foi feito pelo Governo antes destas propostas e que alertavam para a necessidade de definir a política militar a adotar. Acrescenta que a Marinha vê a questão do ponto de vista emocional quando fala da travessia aérea do Atlântico Sul. Argumenta ainda contra a necessidade da marinha em ter, na aviação de cooperação, pessoal familiarizado com as operações navais e diz que para que os aviadores sirvam com honra a Marinha, não precisam de ser oriundos dela e que mesmo assim a proposta permite que os aviadores das forças aéreas de cooperação com a Marinha venham da Escola Naval. Também acrescenta não haver van-

⁴⁰⁰ Presidente da Comissão de Defesa Nacional, Oficial do Exército.

⁴⁰¹ Oficial de Marinha, deputado da Assembleia Nacional e membro da Comissão de Defesa Nacional.

⁴⁰² Oficial do Exército.

tagem em olhar para o caso dos outros países quando não se podem adaptar ao caso prático português, ainda refere que, embora a OTAN não englobe as colónias, Portugal poderia apoiar-se em países aliados que ajudassem a defendê-las⁴⁰³.

No " *Diário das Sessões*" da Assembleia Nacional Nº 138 19 de março de 1952". Quanto ao Comandante Lopes Alves⁴⁰⁴ percebe-se pelo discurso que ele e Quelhas Lima foram os únicos oficiais de Marinha na Comissão de Defesa Nacional. Lopes Alves diz que na comissão apareceram dois pontos de vista e realça a importância de não se encarar o assunto como um desentendimento entre a Marinha e o Exército. Depois diz que os Aviadores Navais não beneficiariam com a posição que a Marinha defende, mas entendem que é o melhor para a nação. Faz também referência a vários casos estrangeiros, que apoiam a Aviação Naval na Marinha e afirma que a OTAN não obriga a tal disposição proposta para as aviações. No final diz que ainda não há exemplos suficientes que digam que a unificação é a melhor opção a adotar e como tal não se deveria alterar a disposição em que se encontrava.

Ricardo Durão⁴⁰⁵ diz que ouviu até ao momento identificou duas "vozes" da Marinha, as do Comandante Quelhas Lima e do Comandante Lopes Alves, mas que não concordava com nenhuma delas. Relativamente aos casos em alguns argumentos apresentados em que aviadores de "terra" confundiram os navios da sua nação com navios inimigos, este diz que tal também poderia ter acontecido com "aviadores-marinheiros" e no final realça a necessidade de cooperação e camaradagem entre Exército e Marinha.

Botelho Moniz⁴⁰⁶ realça inicialmente que aquele tema deveria ser discutido com base no que seria importante para a nação e não nos pontos de vista próprios. Acrescenta que no preâmbulo das propostas não se encontravam referidas as exigências da OTAN quanto à configuração a adotar como tal era porque não existiam. Depois destaca um pormenor importante:

"A imprensa tem publicado artigos, assinados por oficiais aviadores do Estado-Maior do Exército, favoráveis à proposta n.º 186. Mas a publicação de artigos em contrário, assinados por oficiais de não menor valor técnico, tem sido condicionada e limitada pela censura."⁴⁰⁷

⁴⁰³ Assembleia Nacional, «"Diário das Sessões" da Assembleia Nacional nº 137 de 15 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 345 a 386.

⁴⁰⁴ Oficial de Marinha, membro da Comissão de Defesa Nacional.

⁴⁰⁵ Oficial do Exército.

⁴⁰⁶ Oficial do Exército.

⁴⁰⁷ Assembleia Nacional, «"Diário das Sessões" da Assembleia Nacional nº 138 de 19 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 386 a 430.

O deputado diz que tal não fazia sentido porque caso o governo quisesse impor uma decisão não havia necessidade de levar a decisão à Assembleia Nacional. De seguida aconselha a leitura das declarações de voto. Destas realça o facto de o Coronel Humberto Delgado ter admitido que o seu ponto de vista fora derrotado e apoiava a opinião da Marinha. Botelho Moniz aponta que os números apresentados por Humberto Delgado relativos às operações da *Royal Air Force* nos Açores demonstravam pouca eficiência e caso tivessem sido aviadores navais a operar, poderiam ter descoberto e atacado muitos mais submarinos. Este ainda considera que a proposta em vez de unir as aviações estava a separá-las dos seus ramos de cooperação e diz que a parte mais importante da aviação militar em Portugal seria a aviação de cooperação, porque a estratégica e de bombardeamento estava assegurada no pacto da OTAN por outros países, como tal, para maior economia e eficiência na ação, a melhor opção seria deixar as aviações na Marinha e no Exército e apenas fazer uso mútuo de certas escolas e infraestruturas. É também dito que a aviação independente seria pouco eficiente a nível militar no que dizia respeito à eficiência da cooperação com operações da Marinha e do Exército. E acrescenta que a melhor forma de desenvolver a aeronáutica seria investir diretamente no pessoal, nas infraestruturas e no material da Aviação Militar e Naval, em vez de gastar dinheiro com a criação de um novo organismo de comando. No decorrer do seu discurso apresenta uma proposta que mantinha a Aviação Naval na Marinha, mas passava a instrução elementar e as grandes reparações para o Subsecretariado da Aeronáutica. Elogia depois o espírito de camaradagem na marinha "...há muito que aprender com ela em matéria de camaradagem..." e a importância de não prejudicar este espírito, nas operações aeronavais, com a unificação das aviações. Botelho Moniz ainda acrescenta ser importante manter as duas aviações separadas para permitir "...despiques úteis...". No final elogiou os feitos de alguns Oficiais de Marinha com especial atenção para os Aviadores Navais que apoiaram o Exército na Madeira em 1931, e ainda disse que na guerra o fator mais importante a ter em conta seria a moral e para tal tornava-se necessário manter a Aviação Naval na Marinha.

Ribeiro Cazaes⁴⁰⁸ defende em todos os sentidos a unificação por razões económicas e por uma questão de justiça, diz que a Armada, o Exército e a Aviação devem ser iguais porque só assim seria possível o equilíbrio.

Mário Figueiredo⁴⁰⁹ diz não concordar com a intervenção de Botelho Moniz no sentido em que defende a não unificação das duas aviações e que tal não se encontrava em

⁴⁰⁸ Oficial do Exército.

⁴⁰⁹ Civil, Doutorado em Direito.

discussão. Realça ainda que a proposta do Governo permite que a aviação de cooperação seja feita por Oficiais de Marinha e como tal não haveria razões para apelar ao argumento da falta de conhecimento técnico dos meios navais por parte dos futuros aviadores de cooperação. Mário Figueiredo ainda reforça que a OTAN obrigaria, no prazo máximo de dois anos, a que as forças armadas do país estivessem prontas para combater e se os aviadores apenas fossem recrutados na marinha não conseguiriam ser recrutados em número suficiente. Ainda realça que a marinha deveria de se preocupar-se mais com o investimento nos navios do que na sua aviação.

Carlos Moreira⁴¹⁰ intervém durante o discurso de Mário Figueiredo e defende que a proposta do Governo deveria obrigar os aviadores de cooperação a serem Oficiais de Marinha.

Foi ainda nesta sessão lida a proposta de alteração elaborada pela Comissão de Defesa Nacional e vê-se que a solução adotada foi de colocar a Aviação Naval no Subsecretariado, mas, a nível de emprego, ficaria na Marinha em tempo de guerra e instrução operacional em tempo de paz⁴¹¹.

No " *Diário das Sessões* ' N° 139 20 de março de 1952" foi feita a discussão em especialidade da proposta. Paulo Cancela Abreu⁴¹² em nome da Comissão de Política e Administração Geral e Local diz concordar com as alterações da proposta feitas pela Comissão de Defesa Nacional. Foram depois levados a votação os artigos da Proposta de Lei n° 186 com as devidas alterações, quando se procedeu à votação do polémico "artigo 7.º" voltou o confronto de ideias:

Botelho Moniz, inicialmente refere que "Na Câmara Corporativa triunfou a ideia de que a aviação naval deveria permanecer na Marinha. Na comissão de Defesa Nacional a ideia contrária...", chama depois a atenção da Assembleia Nacional para o facto de não ter sido ouvida a Comissão Superior de Defesa Nacional e diz que os técnicos do Estado Maior Naval informaram-no que no período máximo de dois anos poderiam ser formados os aviadores que seriam necessários no âmbito da OTAN.

Na discussão do "artigo 7.º" intervieram, além de Botelho Moniz, Lopes Alves e Mário Figueiredo. Mário Alves incidiu na questão da incapacidade da Marinha em recrutar o pessoal necessário, Lopes Alves contra-argumentou dizendo que seria um problema geral das forças armadas e que teria também de ser resolvido. Ainda apresentou outros

⁴¹⁰ Civil, Professor.

⁴¹¹ Assembleia Nacional, «*Diário das Sessões*» da Assembleia Nacional n° 138 de 19 de março de 1952.

⁴¹² Deputado da Assembleia Nacional.

argumentos no âmbito da formação e da relacionou-a com o impacto na futura cooperação dos pilotos com os navios. Mais à frente voltou a utilizar os mesmos argumentos relativos à eficiência da aviação de cooperação noutras marinhas. Manuel Vaz entrevistou também mais tarde apoiando a Marinha. Quelhas Lima ainda tocou na questão da formação e da proteção da marinha mercante e Manuel Vaz voltou a defender a Marinha realçando a sua importância. Sousa Rosal entrevistou discordando da proposta de Botelho Moniz e concordando com a unificação. A discussão deste artigo acabou com a discussão das consequências para a parte administrativa das várias propostas.

De seguida, a solução proposta pela Comissão de Defesa Nacional para o "artigo 7.º" foi submetida a votação e aprovada. Na sequência, Botelho Moniz pediu uma contagem e foi verificado que não estavam presentes os deputados suficientes para que ela ocorresse e foi adiada a votação para a sessão seguinte⁴¹³.

No " 'Diário das Sessões' Nº 134 21 de março de 1952" (dia seguinte) a proposta foi votada e aprovada, os restantes artigos foram sendo aprovados com algumas alterações⁴¹⁴

Em suma pode-se dizer que quanto à unificação das aviações e atendendo ao "artigo 7.º" da proposta de lei, o mais polémico, pode-se dizer que existiram três propostas diferentes relativamente ao que dizia respeito à Aviação Naval:

Governo, Ministro da Defesa Nacional (Proposta de Lei nº 186 dá 3 opções):

"a) Forças aéreas de cooperação integralmente descentralizadas e sujeitas, na preparação, na administração e no emprego, aos Ministérios do Exército e da Marinha."

"b) Forças aéreas de cooperação centralizada e permanentemente afectas, na preparação, na administração e no emprego, ao Subsecretariado de Estado da Aeronáutica."

"c) Forças aéreas de cooperação concentradas para efeitos de administração e de preparação e descentralizadas para efeitos de emprego."⁴¹⁵

Câmara Corporativa:

"§ 3.º As forças aéreas de cooperação com as forças navais consideram-se como incorporadas na Marinha para todos os efeitos, salvo os de instrução básica e os de manutenção do material e outros de interesse comum."⁴¹⁶

⁴¹³ Assembleia Nacional, «"Diário das Sessões" da Assembleia Nacional nº 139 de 20 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 430 a 473.

⁴¹⁴ Assembleia Nacional, «"Diário das Sessões" da Assembleia Nacional nº 140 de 21 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 473 a 479.

⁴¹⁵ Ministro da Defesa Nacional, *Proposta de lei n.º 186 sobre Organização Geral da Aeronáutica Militar*, p. 135.

⁴¹⁶ Câmara Corporativa, *Parecer nº 27 da Câmara Corporativa sobre a Proposta de Lei n.º 186*, p. 221.

Comissão de Defesa Nacional:

"Artigo 7.º

Entre as alíneas 2.^a e 3.^a da proposta do Governo aditar esta:

As forças aéreas de cooperação com as forças navais estarão à disposição do Ministério da Marinha para efeitos de emprego em tempo de guerra, e em tempo de paz para efeitos de instrução operacional."⁴¹⁷

Botelho Moniz (concorda com o artigo 7º da Camara Corporativa como alteração no § 3.º):

As forças aéreas de cooperação com as forças navais permanecerão incorporadas na Marinha para todos os efeitos mas os serviços de instrução básica aérea, de construção e grande reparação de material, e outros de interesse comum, estarão integrados no Subsecretariado de Estado da Aeronáutica Militar e serão estabelecidos de acordo entre os Ministérios da Defesa Nacional e da Marinha.⁴¹⁸

4.2.9. Artigos na comunicação social depois de aprovada a unificação

Na sequência desta aprovação, surge um outro artigo intitulado "Organização da Aeronáutica Militar", publicado no jornal *O Século* no dia 1 de novembro de 1952. Neste artigo, que integra a «Editorial», da edição daquele dia, é defendido o processo de unificação das aviações. No texto, considera-se que com esta reorganização a aviação militar em Portugal será:

...uma nova arma ofensiva e defensiva, dar-lhe um comando único, imprimir-lhe uma coesão firme, acabar com particularismos, mais próprios para lhe diminuir a eficiência do que para a fortalecer...⁴¹⁹

De seguida é dito que este processo é comum em países que possuem grandes aviações. A posição da Marinha é ainda indiretamente criticada pelo que se percebe no seguinte comentário.

É possível que não agrade a todos esta orientação, por vir impor novos hábitos, modificar situações de longa data estabelecidos, alterar conceitos já com fortes raízes na orgânica militar, mas que de modo nenhum podiam ser tidos como intangíveis.⁴²⁰

⁴¹⁷ Assembleia Nacional, «*Diário das Sessões* » da Assembleia Nacional nº 138 de 19 de março de 1952, p. 426.

⁴¹⁸ *Ibidem*, pp. 429 a 430.

⁴¹⁹ «Organização da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 173 a 176.

⁴²⁰ *Ibidem*.

No decorrer do artigo são ainda referidas questões económicas e a preparação para o combate aos soviéticos como motivos a favor deste processo. No final esta reforma é elogiada no sentido em que permitia aos habitantes das colónias ingressar nos seus quadros facto que ainda não tinha sido referido nesta dissertação⁴²¹.

Ainda neste dia foi também publicado um artigo intitulado "O problema orgânico da força aérea" da autoria do Vice-almirante Botelho de Sousa. O Vice-almirante Alfredo Botelho de Sousa exerceu a função de Major-general da Armada entre 1941 e 1946. Até 1952 publicou vários textos nos *ACMN* que relatavam as novas doutrinas no âmbito da Aviação Naval e outros que defendiam o seu investimento como meio de estratégia naval. Neste artigo o autor salienta a importância da aviação na guerra e adverte para o facto de a ideia de fusão nas forças armadas não ser benéfica. Critica também a ignorância do País face à evolução da doutrina militar que "...na sua grandiosidade dos últimos anos, quase escapa às nossas possibilidades de apreciação." No decorrer do artigo Botelho de Sousa apresenta a ideia de a batalha aeronaval pela sua complexidade, exige que o aviador conheça os meios navais inimigos e amigos tal como um "marinheiro":

Precisa, pois, o pessoal do avião conhecer perfeitamente as possibilidades e restrições dos contra-torpedeiros, para lhes dar uma cooperação eficaz...precisa de conhecer o navio a qualidade da gente que o garante...de ser marinheiro...⁴²²

Ainda relativamente ao fator cooperação:

...como poderá um piloto, que não é marinheiro, cooperar convenientemente com os navios...estar a par dos sistemas de comunicação dos navios e, sobretudo, das restrições que as condições de tempo e mar impõem ao conjunto?⁴²³

E como último argumento apela ao "...factor psicológico...o animo e o entusiasmo com que o aviador, se for da mesma família dos marinheiros, procura protegê-los..."⁴²⁴.

No dia 12 deste mês foi publicado no jornal *Diário de Lisboa* um artigo intitulado "A Aviação Naval na Luta Anti-Submarina" pelo Segundo-tenente Joaquim Gromicho Boavida. Neste artigo o autor aborda, além de alguns dos já referidos argumentos a favor da aviação privativa da Armada, a vanguarda da doutrina antissubmarina provando que esta só poderia ser feita de forma eficiente caso a cooperação aeronaval fosse maximizada e,

⁴²¹ *Ibidem*.

⁴²² Alfredo Botelho de Sousa, «O problema orgânico da força aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 177 a 181.

⁴²³ *Ibidem*.

⁴²⁴ *Ibidem*.

consequentemente tal só seria possível caso a aviação fosse privativa da Marinha. No final é ainda discutida a questão da preparação e administração externas à Marinha e o emprego controlado por ela. Quanto à preparação Gromicho Boavida defende ser impraticável tanto em pouco tempo como com pessoal que não esteja muito familiarizado com os navios, quanto à questão da administração fora da Marinha também considera prejudicial para a cooperação e por fim ainda se refere ao aspeto económico dizendo ser mais importante olhar para o rendimento do investimento e não para o seu custo. Na parte final do artigo são ainda dados um conjunto de argumentos que vão ao encontro do ponto de vista apresentado e que já foram citados por outros apoiantes da Aviação Naval na Marinha⁴²⁵.

No dia 13 de novembro de 1952 foi publicado no jornal "*O Século*" uma carta enviada pelo Contra-almirante Correia Pereira ao diretor do jornal como resposta ao artigo publicado neste jornal no dia 1 deste mês. Nos *ACMN* o texto foi intitulado de "Organização Geral da Aeronáutica Militar". Correia Pereira começa por mostrar o desagrado perante o argumento de que a unificação das forças aéreas era algo comum em países em que estas eram "fortes", como forma de desmistificar esta questão o autor usa o também já citado argumento de que a Marinha dos EUA tinha na época uma aviação privativa, que a Inglaterra unificou as suas forças aéreas, mas que mais tarde voltou a trás tal como a França, relativamente à Itália também é repetido o facto esta ter sofrido com as forças aéreas unificadas e ainda acrescenta o exemplo da marinha alemã, "...um pequeno país que pelos seus recursos se assemelha ao nosso...", que possui também aviação privativa. No final referindo-se à "duplicação de esforços", refere "O que é que a Aeronáutica Militar está a fazer para cooperar com a Marinha a par do que faz Aviação Naval?" Finda esta carta o jornal intervém novamente sobre a matéria afirmando em primeiro lugar que tinha havido um erro na referida edição visto que tinha ficado a ideia de que o governo estava a discutir uma proposta de unificação numa força aérea independente e o que na realidade estava a acontecer era a discussão de três hipóteses possíveis em que apenas uma delas era a então referida. Por fim é defendida mais uma vez a ideia de que a hipótese defendida por Correia Pereira não seria economicamente rentável⁴²⁶.

O último artigo do ano de 1952, publicado no jornal *Primeiro de Janeiro* no dia 20 de novembro, é da autoria do Contra-almirante Correia Pereira. Neste texto o autor frisa

⁴²⁵ Joaquim Gromicho Boavida, «A Aviação Naval na luta anti-submarina», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 189 a 194.

⁴²⁶ João António Correia Pereira, «Organização Geral da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 183 a 187.

quatro pontos que ainda não tinham sido abordados. No primeiro o autor diz que a proposta de unificação das aviações conta que "...o teatro das operações fosse escolhido por nós... baterá onde e quando quiser, no mar ou em terra.". O segundo ponto é de que a proposta em vez de melhorar a cooperação aeronaval apenas a prejudicaria, o terceiro é de que na sua opinião é preferível não a Marinha não contar com a cooperação aeronaval do que com uma "...força aérea...carater temporário..." isto porque "...estas coisas do ar e do mar são muito sérias para serem tratadas com ligeireza.". O último ponto é o de que, a vantagem que se dizia a Marinha ter em guarnecer os navios com o pessoal da Aviação Naval, não seria significativa porque os recursos humanos em causa estariam longe de ter impacto na resolução dos problemas da Armada⁴²⁷.

4.3. A insistência de Correia Pereira 1959

No ano de 1959 foi publicado um artigo no jornal *O Primeiro de Janeiro* intitulado "Aviação Naval" pelo Contra-Almirante Correia Pereira.

Neste artigo (janeiro a março) Correia Pereira diz que, embora o problema da extinção da Aviação Naval já estivesse encerrado "...só vejo vantagem em agitar, de vez em quando, este assunto na esperança de que chegue o dia em que seja reconhecido e reparado o erro em que vivemos.". O autor dedica o texto a relatar casos estrangeiros em que aviadores não pertencentes à Marinha cometeram erros relacionados com a falta de conhecimento dos meios navais e do mar. No final ainda acrescenta "Como parece que a Marinha vai entrar numa nova era de renovação material, seria, esta, talvez, uma excelente oportunidade para voltarmos a ter a nossa aviação privativa.". Como se pode verificar mesmo depois da extinção da Aviação Naval ainda se verificara a tentativa de reverter a situação fazendo uso dos meios de comunicação social e os *ACMN* não deixam de registar. Note-se que aqui este texto procura ter uma influência na ação da Marinha⁴²⁸.

Também no ano de 1959 foi publicado um outro texto (julho a setembro) intitulado "Por minha Dama" da mesma autoria do anterior. Neste texto surge foi publicado também no mesmo jornal, nele o autor procura dar resposta a um artigo publicado na revista *Mais Alto* da Força Aérea em que quando é abordada a questão das aviações não unificadas este discorda totalmente e indica ser um retrocesso. Em relação a tal o autor classifica os

⁴²⁷ João António Correia Pereira, «Organização Geral da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 195 a 198.

⁴²⁸ João António Correia Pereira, «Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 21 a 24.

defensores dessa opinião da seguinte forma "...não querem abrir os olhos aos ensinamentos da última guerra e reconhecer os erros fatais cometidos pela Aviação unificada..." ao longo do artigo o autor volta a abordar a questão da necessidade de as operações aéreas de cooperação com a Marinha terem de ser feitas por Oficiais da Armada⁴²⁹.

4.4. Novas perspectivas - 1960

Este texto publicado no ano de 1961 (1-3) pelo Capitão-de-fragata Guilhermino de Magalhães foi intitulado "O Declínio das Forças Aéreas". Este texto resulta também da transcrição de um artigo publicado no jornal *Comércio do Porto*. Nele o autor procura justificar o título que propõe e salientam-se alguns argumentos. O primeiro é de que a fácil destruição das pistas de aterragem e a baixa autonomia tornam o avião demasiado frágil. De seguida apresenta como argumento principal:

"A outra causa de declínio foi o aparecimento dos mísseis tácticos e estratégicos que podem destruir os aviões no ar e no solo juntamente com as bases e podem ainda substituí-los com uma enorme vantagem nos ataques em massa contra objectos à superfície a curta ou longa distância."⁴³⁰

O autor salienta também que o aparecimento dos mísseis de médio e longo alcance vem pôr fim à aviação estratégica e dá o exemplo dos EUA e de Inglaterra que já começaram a investir nesse sentido baixaram o investimento nas forças aéreas⁴³¹.

4.5. Resumo

De um ponto de vista mais generalista pode-se dizer que ao longo dos textos analisados apresentam constantemente argumentos a favor e contra a unificação das aviações. Relativamente aos argumentos contra esta unificação foram defendidos principalmente por oficiais de Marinha e pelo Oficial do Exército Botelho Moniz e destacam-se⁴³²:

- Lições aprendidas na Segunda Guerra Mundial
- Necessidade que aviadores que cooperassem com a Armada estivessem suficientemente familiarizados com o meio naval (por questões de moral e para evitar negligências)

⁴²⁹ João António Correia Pereira, «Por minha Dama», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 125 a 128.

⁴³⁰ Guilhermino Martins de Magalhães, «O declínio das forças aéreas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano XC, Lisboa, 1960, pp. 49 a 52.

⁴³¹ *Ibidem*.

⁴³² Nesta defesa destaca-se Sousa Uva e Francisco Fialho como procuradores, Lopes Alves, Quelhas Lima e Botelho Moniz como deputados e Correia Pereira pelos artigos nos jornais.

- Embora a proposta indicasse o contrário seria mais rentável do ponto de vista económico
- O facto dos países estrangeiros que optaram por unificar as aviações terem voltado à solução inicial
- A evocação dos feitos históricos da Marinha e da Aviação Naval (primeira travessia aérea do Atlântico Sul)
- Poderiam ser unificadas apenas as escolas de formação elementar e as oficinas de grandes reparações
- Inconstitucionalidade da proposta de lei pelo facto de ter sido promulgada sem a assinatura do Ministro do Ultramar

Quanto aos argumentos a favor da unificação que foram defendidos na maior parte por Oficiais do Exército:

- Como Portugal não tinha aviação embarcada (porta-aviões) não fazia sentido ter aviação naval
- Os requisitos relativos à defesa nacional impostos pela OTAN levavam a que tal disposição fosse adotada
- Razões económicas
- Aumento de moral entre aviadores
- A Marinha mantinha-se muito apegada às suas tradições
- Para cooperar com forças navais o aviador não necessitava de ser um Oficial de Marinha com experiência neste meio.
- Com a unificação das aviações os militares da Aviação Naval poderiam voltar a servir os meios navais e colmatar a falta de pessoal existente.

Destacam-se ainda outros pontos curiosos e que ajudam a perceber o contexto da unificação das aviações. Um deles foi o facto de a censura ter interferido na publicação dos artigos nos jornais no sentido de evitar a argumentação contra a unificação, este facto foi desvendado por Botelho Moniz que indicou também terem existido tentativas por parte do Exército de publicar artigos contra a unificação. Outro aspeto importante foi o facto de no debate e votação da "Proposta de Lei nº 186" terem estado presentes três Oficiais de Marinha, Lopes Alves, Quelhas Lima e Santos Tenreiro⁴³³, mas, no entanto,

⁴³³ Henrique Santos Tenreiro foi um Oficial de Marinha e deputado da Assembleia Nacional. Cf. João Freire, *A Marinha e o Poder Político em Portugal no Século XX*, Lisboa, Edições Colibri, 2010, p. 122.

apenas os dois primeiros terem discursado na Assembleia. Não foi registado a natureza do voto de cada um dos deputados e como tal não se consegue apurar se este terá votado contra ou a favor da proposta final.

O facto de Sarmiento Rodrigues ter assinado a Proposta de Lei (embora depois de alguma polémica constitucional) leva a perceber⁴³⁴ quando diz discordar da comissão de redação dos *ACMN* relativamente ao apoio que a Marinha terá dado à Aviação Naval nos seus altos dirigentes. Note-se que também nunca se ouviu falar das posições do então Ministro da Marinha, Almirante Américo Thomaz, do então Major Comandante-Geral da Armada (Anteriormente designado por Major General da Armada)⁴³⁵ Fernando de Oliveira e Pinto ⁴³⁶ e do então Chefe de Estado Maior General da Forças Armadas Ortins de Bettencourt, Aviador Naval que, desde 1951, ano em que ocupou o cargo, deixou de publicar nos *ACMN* textos relativos à Aviação Naval⁴³⁷. Para terminar este raciocínio importa salientar nos debates analisados é dito não ter sido dado conhecimento da posição do então Conselho Superior de Defesa Nacional nem sequer se este terá sido consultado.

Analisando agora este tema quanto à forma pode-se dizer que todos artigos publicados nos *ACMN* foram publicados em jornais, tal realça a vontade da Comissão de Redação e consequentemente dos sócios do CMN em apoiar a discussão desta proposta assim como, tal como na primeira travessia aérea do Atlântico Sul, deixar registado este polémico episódio que de alguma forma afetou a Marinha e a sua forma de operar. Note-se que no "*Índice*" os autores dos artigos são considerados os autores dos textos, porém como foi dito inicialmente, a autoria dos textos dos *ACMN* é reservada aos sócios e tal entra em conflito no sentido em que, se no caso dos artigos dos Oficiais de Marinha existe grande probabilidade de terem sido sócios, é certo que um Oficial do Exército, que defendia (com argumentos de certo modo pejorativos para a Marinha) a unificação das aviações, não seria desejado no CMN.

4.6. Questões de investigação

- De que forma os *ACMN* abordam a extinção da Aviação Naval?
- Quem foram os principais autores e quais as motivações?

⁴³⁴ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 394.

⁴³⁵ *Ibidem*, p. 387.

⁴³⁶ João Freire, *Jornal da Marinha. Chefias, mudanças, permanências e desempenhos nos últimos 180 anos*, p. 246.

⁴³⁷ V. Tadeu, *Quando a marinha tinha asas...*, p. 387.

- Os *ACMN* tiveram algum impacto na extinção da Aviação Naval?
- De que forma é que os *ACMN* contribuíram para a documentação e registo do processo de Extinção da Aviação Naval?

Respondendo à primeira questão pode-se dizer que a Comissão de Redação reuniu todos os artigos publicados em jornais da época e documentos relativos à discussão desta medida no palco da política e transcreveu-os. Procurou não só expor os argumentos que se opunham à extinção, mas também aqueles que a apoiavam.

Quanto à segunda pergunta de investigação não se pode dizer que os *ACMN* relativamente a este tema tenham tido autores dedicados. O que se pode dizer é que de certa forma os sócios aproveitaram o facto de terem escrito os seus textos em jornais da época para transcrevê-los e demonstrar, pelo facto de terem sido levados à comunicação social, a importância do seu conteúdo não só para a Marinha como para a Nação. É sabido, verificando os índices dos *Anais* e a lista dos presidentes, que o autor mais participativo neste tema, Correia Pereira, foi entre 1937 e 1938 Presidente da Direção do CMN. Não faria então sentido não considerar as transcrições dos artigos que escreveu na época como textos escritos por um sócio nos *ACMN*. Quanto às motivações dos autores sabe-se que Correia Pereira não foi aviador e também não dirigiu a aeronáutica naval, no entanto em todos os textos publicados demonstra sempre o desejo de ver o seu ramo das forças armadas provido com arma aérea e de forma a que possibilitasse a melhor cooperação possível entre estes dois meios.

Relativamente à terceira questão pode-se dizer que os textos publicados nos *ACMN* não tiveram nenhum impacto direto nesta extinção, ou tendo em conta a situação, na prevenção da sua extinção. Antes de ter começado a discussão da Proposta de Lei nº 186 na Assembleia Nacional, relativa à unificação das aviações, nada foi escrito sobre tal nos *ACMN* à exceção da "Crónica de Aviação" de 1951 em que Ortins Bettencourt aborda tal possibilidade. Quando a referida discussão começou, como já foi explicado, nada foi diretamente (diga-se em primeira mão) publicado nos *Anais* o que faz com que o seu impacto, embora grande relativamente a esta temática, se restrinja a documentar a "batalha" na comunicação social e a nível político. Este último raciocínio responde também em parte à última questão. Porém a partir da aprovação da Proposta de Lei nº 186 nada mais foi publicado relativamente ao processo de transição que como já foi analisado no primeiro capítulo, ainda demoram mais dez anos. Note-se que a 28 de junho de 1952 pelo DL nº 38805, a Direção da Aeronáutica Naval e todas as suas infraestruturas passaram a depender do Ministério da Defesa, a 31 de dezembro de 1952 pelo DL nº 39071 foram

promulgados os quadros e efetivos da Aeronáutica Militar, a 31 de dezembro de 1957, pelo DL nº 41492 cria é dado o nome de "Força Aérea Portuguesa" e as "...Forças de Cooperação Aeroterrestre e Aeronaval..." ⁴³⁸ foram fundidas na "aviação única", no dia 1 de Abril de 1958 o quadro aeronaval foi extinto e em 1960 o Comandante da Base Aérea do Montijo, Comandante Ferrer Caeiro, foi exonerado do cargo e no dia 1 de Agosto de 1962 regressou à Marinha. Nenhum destes factos foi evocado nos *ACMN*.

⁴³⁸ *Ibidem*, p. 413.

Conclusão

Análise quantitativa

Atendendo às épocas de maior afluência de escrita nos *ACMN* pode-se dizer que se destaca a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, as crónicas de Namorado Júnior e a extinção da Aviação Naval.

Análise qualitativa

Tendo em conta agora toda a análise que foi feita nesta dissertação pode-se dizer que os *ACMN* abordam sete ideias diferentes de grande importância. A primeira é a ideia de trazer para Portugal e para a Marinha Portuguesa a arma aérea. A segunda é a primeira travessia aérea do Atlântico Sul e todos os preparativos e comemorações a ela associadas. Outra ideia abordada é a falta de desenvolvimento e condições da Aviação Naval após a Grande Guerra. A quarta ideia é a morte de Sacadura Cabral e o âmbito do seu desaparecimento no Mar do Norte. Na sequência da terceira ideia surge uma outra que consiste numa tentativa que houve de trazer doutrina e estratégia aérea e aeronaval estrangeira (de sucesso) para Portugal. Uma sexta ideia consiste no relato de algumas das pequenas viagens aéreas realizadas pela Aviação Naval Portuguesa e a última ideia é relativa à extinção da Aviação Naval.

Principais Autores e as suas motivações

Quanto aos principais autores dos *ACMN* relativamente à Aviação Naval, distinguem-se, com base na quantidade de textos escritos os seguintes.

Ortins Bettencourt escreveu oito textos desde 1927 a 1951, como aviador naval procurou expor os problemas da Aviação Naval após a Grande Guerra, apresentou várias soluções e trouxe para os *ACMN* doutrina e estratégia de sucesso de outras marinhas. Ainda antes do final da extinção da Aviação Naval (1951) procurou demonstrar a sua importância enquanto aviação da Marinha, mas não entrou no conflito da imprensa que abordou a questão em 1952.

Botelho de Sousa exerceu importantes funções de chefia na Marinha tendo sido Major-general da Armada. Viriato Tadeu aponta-o como um grande apoiante e defensor da Aviação chegando a apontar sua passagem à situação de reserva enquanto chefe máximo da Marinha, como uma das fragilidades para a continuação da Aviação Naval. A sua participação nos *ACMN* relativamente ao tema em estudo assemelha-se à do autor anterior

com a exceção de que em 1952 entrou no conflito de imprensa relativo à extinção da Aviação Naval, ao todo escreveu cinco artigos.

O contributo de Gago Coutinho para a Aviação Naval deveu-se maioritariamente às duas grandes viagens aéreas que participou e nas quais empregou o seu método inovador de navegação aérea, embora tenha adquirido um *brevet* especial e tenha sido nomeado "director honorário da Aeronáutica Naval", tal deveu-se ao sucesso obtido nestes feitos. Nos *ACMN* escreveu seis textos relacionados com as referidas viagens e os métodos de navegação aérea empregues assim como uma outra realizou mais tarde fora da Aviação Naval, escreveu também relativamente à morte de Sacadura Cabral e ainda contribuiu para a "Crónica de Aeronáutica".

Namorado Júnior e Esteves Brinca foram dois pilotos da Aviação Naval que contribuíram com crónicas de aeronáutica nos *ACMN*. O primeiro escreveu 22 textos e destaca-se não só pela quantidade de textos, mas também pelo largo período em que o fez. O segundo publicou seis textos e destaca-se não só pelas razões do anterior (embora tenha escrito menos), mas também pelo facto de ter começado a redação dos seus textos após a extinção da Aviação Naval.

Correia Pereira foi um oficial da Armada que tal como Botelho de Sousa também exerceu importantes funções de chefia na Marinha (não tendo chegado, no entanto a Major General da Armada) e que foi o autor mais ativo na publicação de textos na imprensa em defesa da continuidade da Aviação Naval na Marinha, os *ACMN* contêm cinco textos da sua autoria neste âmbito.

Revisão de Literatura e *ACMN*

No final desta dissertação conclui-se que a fonte mais completa de análise desde a história da aviação à história da aviação militar portuguesa é a obra de Edgar Cardoso. No entanto, quanto à história da Aviação Naval embora a obra de Viriato Tadeu seja bastante completa, a análise dos *ACMN* permite completar alguns aspetos que o primeiro não aborda relativamente à história da aviação marítima, à travessia aérea do Atlântico Sul e à extinção da Aviação Naval.

Os *ACMN* constituem uma excelente fonte de informação relativamente ao contexto aeronaval a nível mundial durante o período de existência da Aviação Naval não só pelos textos noticiosos que foram sendo publicados, mas também pela informação que se consegue retirar nos textos relativos à extinção onde tal informação foi utilizada para fundamentar certos argumentos, a favor e contra. Tal como já se abordou a Comissão de Reda-

ção dos *ACMN* procurou durante a primeira travessia aérea do Atlântico Sul e a extinção da Aviação Naval, publicar um conjunto de documentos e memórias para pudessem constituir uma fonte credível no futuro.

No início deste estudo foi prevista a necessidade de analisar o tema Aviação Naval fora da Marinha Portuguesa e fora dos *ACMN*, por forma a poder ter uma contextualização mais coerente do tema. Relativamente à primeira necessidade conclui-se que a Aviação Naval fora da Marinha Portuguesa encontrava-se devidamente retratada nos *ACMN*. Quanto à segunda necessidade, nos momentos mais marcantes da história da Aviação Naval Portuguesa, os *ACMN* constituem uma fonte completa e credível dos acontecimentos dado que reuniram um conjunto de documentos e discursos publicados noutros meios que não os *ACMN*. Tal fez com que a Aviação Naval vista de fora dos *ACMN* estivesse também ela contida neles. Como última observação é importante salientar que o "Índice" dos *ACMN* utilizado embora tenha sido uma excelente ferramenta de apoio para esta dissertação, contém algumas incoerências na atribuição dos autores, atribuição de títulos, e na distribuição dos textos por assuntos que obrigou a que fosse adotada a divisão inicial em novos temas assim como uma primeira verificação de todos os textos antes do início da sua análise.

Bibliografia

- ALMEIDA, António José de, «Discurso do sr. Presidente da República que traduz o entusiasmo da nação pelo exito da viagem», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 135 a 144.
- ALVES, Vasco Lopes, «A Aviação Naval na guerra costeira», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXII, Lisboa, 1931, pp. 167 a 163.
- ASSEMBLEIA NACIONAL, «Discurso dos deputados Lopes Alves e Quelhas Lima», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 109 a 123.
- ASSEMBLEIA NACIONAL, «“Diário das Sessões” da Assembleia Nacional n.º 137 de 15 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 345 a 386.
- ASSEMBLEIA NACIONAL, «“Diário das Sessões” da Assembleia Nacional n.º 138 de 19 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 386 a 430.
- ASSEMBLEIA NACIONAL, «“Diário das Sessões” da Assembleia Nacional n.º 139 de 20 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 430 a 473.
- ASSEMBLEIA NACIONAL, «“Diário das Sessões” da Assembleia Nacional n.º 140 de 21 de março de 1952», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 473 a 479.
- «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 77 a 79.
- BASTOS, Alberto Manuel da Costa, «De 2º Tenente da Marinha a Tenente-coronel da Força Aérea», *Memórias da Academia de Marinha*, vol. 32, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 185 a 191.
- BASTOS, Carlos de Almeida Pereira, «A evolução técnica da aeronáutica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 55 a 57.
- BETTENCOURT, Manuel Ortins de, «Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXI, Lisboa, 1951, pp. 389 a 397.
- BETTENCOURT, Manuel Ortins de, «Política militar aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 95 a 106.
- BETTENCOURT, Manuel Ortins de, «Política militar aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 79 a 90.
- BETTENCOURT, Manuel Ortins de, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 91 a 103.
- BETTENCOURT, Manuel Ortins de, «Política militar aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 34 a 40.
- BETTENCOURT, Manuel Ortins de, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 7, ano LVIII, Lisboa, 1927, pp. 250 a 256.

- BETTENCOURT, Manuel Ortins de, «A nossa Aviação Naval e a sua organização», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LIV, Lisboa, 1923, pp. 281 a 286.
- BOAVIDA, Joaquim Gromicho, «A Aviação Naval na luta anti-submarina», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 189 a 194.
- BOLÉO, José de Oliveira, *Gago Coutinho e Sacadura Cabral. No Cinquentenário da Primeira Travessia Aérea do Atlântico (1922-1972)*, Lisboa, Comissão Nacional Das Comemorações Sociedade de Geografia de Lisboa, 1972.
- BRINCA, Mário Esteves, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano XC, Lisboa, 1960, pp. 423 a 426.
- BRINCA, Mário Esteves, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 861 a 863.
- BRINCA, Mário Esteves, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXVIII, Lisboa, 1958, pp. 387 a 391.
- BRINCA, Mário Esteves, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXXXVII, Lisboa, 1957, pp. 155 a 158.
- BRINCA, Mário Esteves, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXVI, Lisboa, 1956, pp. 333 a 336.
- BRINCA, Mário Esteves, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LXXXVI, Lisboa, 1956, pp. 495 a 502.
- CABRAL, Artur de Sacadura Freire, «A travessia aerea Calshot-Lisboa», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 189 a 214.
- CABRAL, Artur de Sacadura Freire, «O raid aereo Lisboa-Funchal», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 288 a 294.
- CABRAL, Artur de Sacadura Freire, «Raid Lisboa-Madeira», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 288 a 294.
- CABRAL, Batista, «100 Anos da Aviação Naval. Das origens ao começo», *Revista da Armada*, vol. 9 e 10, ano XLVII, Lisboa, 2017, pp. 18 a 20.
- CABRAL, José, «Possibilidades e modalidades da Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 6, ano LXVII, Lisboa, 1937, pp. 247 a 294.
- CADOURET, «O problema da aviação marítima e as suas soluções actuais», *Anais do Clube Militar Naval*, , ano XLVIII, Lisboa, 1917, pp. 311 a 325.
- CÂMARA CORPORATIVA, «Parecer nº 27 da Câmara Corporativa sobre a Proposta de Lei n.º 186», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 199 a 263.
- CAMPOS, José Moreira, «Possibilidades do exercício de bombardeamento por fotografia», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 74 a 79.
- CARDOSO, Edgar Pereira da Costa, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 3, Lisboa, Ed. Cromocolor, 1984.
- CARDOSO, Edgar Pereira da Costa, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 2, Lisboa, Ed. Cromocolor, 1981.

- CARDOSO, Edgar Pereira da Costa, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 1, Lisboa, Ed. Cromocolor, 1981.
- CARVALHO, Óscar Manuel de, «Notas sôbre aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXVI, Lisboa, 1935, pp. 619 a 645.
- CLUBE MILITAR NAVAL, *Clube Militar Naval-150 Anos*, Lisboa, Clube Militar Naval, 2016.
- COMISSÃO DE REDAÇÃO DOS ACMN, «Índice dos Anais do Clube Militar Naval 1870-1970», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano CIX, Lisboa, 1979, pp. 765 a 1159.
- «Nota de Abertura», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 107 a 108.
- COMISSÃO DE REDAÇÃO DOS ACMN, «Comemoração da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 175 a 195.
- COMISSÃO DE REDAÇÃO DOS ACMN, «Ainda a comemoração da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 383 a 385.
- COMISSÃO DE REDAÇÃO DOS ACMN, «Consagração da grande travessia aero-nautica Lisboa Rio de Janeiro, realizada pelos dois oficiais da Marinha Portuguesa. Contra-almirante Gago Coutinho e Capitão de fragata Sacadura Cabral», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 123 a 129.
- CONTACT, «Foi a Aviação que venceu a batalha do Atlântico. Apontamentos sobre a eficiência da acção do comando costeiro da “Royal Air Force”», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 165 a 168.
- CONTACT, «O desenvolvimento das forças aéreas e a criação em Portugal do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 169 a 172.
- COSTA, José Maria Pinto da, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 169 a 175.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago, «Travessia Atlântica do navio-volante», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXXIX, Lisboa, 1949, pp. 3 a 15.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago, «Discurso proferido pelo Vice-Almirante Gago Coutinho, no banquete que lhe foi oferecido pelos oficiais da Armada, em 22 de Junho corrente, no Aviz-Hotel», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 209 a 210.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago, «Crónica Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXIX, Lisboa, 1939, pp. 177 a 181.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago, «Crónica Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 10 a 12, ano LXIX, Lisboa, 1939, pp. 727 a 731.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago, «Sacadura Cabral», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LV, Lisboa, 1924, pp. 355 a 361.

- COUTINHO, Carlos Viegas Gago, «Algumas considerações sobre navegação astronómica aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LI, Lisboa, 1920, pp. 277 a 290.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago e CABRAL, Artur de Sacadura Freire, «Relatório da viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. n.º esp., ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 129 a 163.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago e CABRAL, Artur de Sacadura Freire, «Acta da conclusão da primeira viagem aérea, de Lisboa ao Rio de Janeiro, realizada em hydro-avião pelos aviadores da Armada Portuguesa, Contra-almirante Carlos Viegas Gago Coutinho e Capitão de Fragata Artur de Sacadura Cabral», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. n.º esp., ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 165 a 172.
- COUTINHO, Carlos Viegas Gago e CABRAL, Artur de Sacadura Freire, «A navegação aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 301 a 419.
- COUTINHO, Vítor Hugo Azevedo, «A primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro e as suas bodas de prata», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXXVII, Lisboa, 1947, pp. 197 a 208.
- COUTINHO, Vítor Hugo Azevedo, «Discurso proferido pelo sr. Ministro da Marinha», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 143 a 144.
- DESLANDES, Venâncio, REAL, Corte et RESENDE, Fernando, «Reorganização das forças aéreas portuguesas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 311 a 325.
- «Eslarecimentos relativos à discussão sobre a Proposta de Lei da Reorganização da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 327 a 343.
- FARIA, António de Cisneiros e, «Discurso proferido pelo Comandante Antonio Alemão de Cisneiros e Faria na sede do Centro de Aviação Marítima de Lisboa, no dia 15 de dezembro de 1924», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LV, Lisboa, 1924, pp. 362 a 369.
- FARIA, António de Cisneiros e, «Considerações tendentes à restrição do local onde se poderá ter dado o desastre do Fokker 4196», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LV, Lisboa, 1924, pp. 370 a 376.
- FERREIRA, Raul Cezar, «A grande navegação aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LII, Lisboa, 1921, pp. 101 a 109.
- FRAGA, Luís Alves de, «Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea de Portugal», *Revista Militar*, vol. 11, ano LIII, Lisboa, 2001, pp. 887a 921.
- FREIRE, João, *Jornal da Marinha. Chefias, mudanças, permanências e desempenhos nos últimos 180 anos*, Lisboa, Edições Colibri, 2016.
- FREIRE, João, *A Marinha e o Poder Político em Portugal no Século XX*, Lisboa, Edições Colibri, 2010.
- GOMES, António da Costa, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 200 a 202.
- GOMES, António da Costa, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano

- LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 408 a 409.
- GOMES, António da Costa, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXXV, Lisboa, 1945, pp. 626 a 629.
- GUEDES, Raul Mário Serra, «Conferencia feita no Instituto Profissional dos Pupilos do Exército de Terra e Mar, em sessão solene realizada em 19 de Junho de 1922», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 167 a 180.
- JORGE, Jerónimo Henriques, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 215 a 221.
- JÚNIOR, António Alves dos Santos, «Comissão Internacional de Navegação Aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 6, ano LXVII, Lisboa, 1937, pp. 189 a 197.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXIII, Lisboa, 1933, pp. 229 a 239.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXIII, Lisboa, 1933, pp. 233 a 242.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXIII, Lisboa, 1933, pp. 271 a 272.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 187 a 192.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 177 a 183.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 233 a 237.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 195 a 199.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXII, Lisboa, 1931, pp. 123 a 130.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXII, Lisboa, 1931, pp. 185 a 188.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 163 a 167.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 147 a 151.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 127 a 137.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LXI, Lisboa, 1930, pp. 195 a 202.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 129 a 134.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 130 a 138.

- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 147 a 143.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 143 a 148.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aeronáutica», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LX, Lisboa, 1929, pp. 197 a 201.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 77 a 84.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 68 a 74.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 e 8, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 79 a 83.
- JÚNIOR, António Gomes Namorado, «Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9 e 10, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 104 a 116.
- MAGALHÃES, Guilhermino Martins de, «O declínio das forças aéreas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano XC, Lisboa, 1960, pp. 49 a 52.
- MATTA, José Nunes da, «Direcção e propulsão dos balões», *Anais do Clube Militar Naval*, , ano XIII, Lisboa, 1882, pp. 92 a 97, 112 a 117 & 169 a 174.
- MENDONÇA, Manuel Lopes de, «Uma viagem aérea em 1936», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano XCI, Lisboa, 1961, pp. 63 a 71.
- MENDONÇA, Manuel Lopes de, «Manobras aeronavais em 1935», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano XC, Lisboa, 1960, pp. 67 a 69.
- MINISTRO DA DEFESA NACIONAL, «Proposta de lei n.º 186 sobre Organização Geral da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 129 a 164.
- NEVES, Bruno Gonçalves, «Comandante Sacadura Cabral», *Patronos dos Cursos Tradicionais da Escola Naval 1936 -2007*, Alfeite, 2007, pp. 252 a 257.
- NORONHA, Mário Eugénio Fernandes Jorge de, «A posição da Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 305 a 310.
- NUNES, Pereira, «A abertura da sessão», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 131 a 134.
- OLIVEIRA, Maurício de, *Em defesa de uma Política Naval*, Lisboa, Editora Marítimo-colonial, 1960.
- OLIVEIRA, Maurício de, «“Roger Soubiran”, que acompanhou Coutinho e Sacadura no primeiro voo à Madeira tem hoje uma loja na cidade de Pau », *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 659 a 672.
- OLIVEIRA, Rogério, «Aviação Naval», *Memórias da Academia de Marinha*, vol. 32, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 159 a 167.
- «Organização da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 173 a 176.

- PACHECO, António Guerreiro Telo, «O tempo em navegação aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXVIII, Lisboa, 1938, pp. 197 a 204.
- PARKER, «Esquadra aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, , ano XLVI, Lisboa, 1915, pp. 507 a 521.
- PERDIGÃO, João Alberto Costa Soares, «Depoimento de um Oficial de Marinha», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 299 a 303.
- PEREIRA, Horácio Faria, «Domínio do ar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 8, ano LXX, Lisboa, 1940, pp. 311 a 322.
- PEREIRA, João António Correia, «Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 21 a 24.
- PEREIRA, João António Correia, «Por minha Dama», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 125 a 128.
- PEREIRA, João António Correia, «A Aviação Naval não deve desaparecer», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 125 a 128.
- PEREIRA, João António Correia, «Organização Geral da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 183 a 187.
- PEREIRA, João António Correia, «Organização Geral da Aeronáutica Militar», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 195 a 198.
- PINTO, Henrique Owen, «“Comemoração, em S. Vicente de Cabo Verde, da Travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro” composto por uma carta enviada por Owen Pinto assim como o ‘Discurso pronunciado pelo 1º tenente H. Owen Pinto, Presidente da Câmara Municipal de S. Vicente, de Cabo Verde», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIV, Lisboa, 1923, pp. 107 a 111.
- PINTO, Mário Costa, *História breve da aviação portuguesa*, Lisboa, Editorial Verbo, 1961.
- PINTO, Rui Miguel da Costa, *Gago Coutinho. O último grande aviador português*, 1., Lisboa, Eranos edições e multimédia, 2014.
- «Tipos de hidroaeroplanos», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11, ano XLVI, Lisboa, 1915, pp. 874 a 877.
- RATO, João Moreira, «O reconhecimento de aviões», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 11 e 12, ano LXXIII, Lisboa, 1943, pp. 617 a 633.
- REGO, Carlos Alberto Salgueiro, «Crónica de Aviação», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano XCII, Lisboa, 1962, pp. 409 a 412.
- RESENDE, Fernando, «Atribuições gerais do poder aéreo», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 291 a 294.
- RESENDE, Fernando, «O exemplo alheio e as nossas razões económicas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 295 a 298.
- S., «A aviação na defesa costeira», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 9, ano XLI, Lisboa, 1925, pp. 201 a 209.
- S., «Aeronautica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7, ano XLI, Lisboa, 1910,

- pp. 429 a 456.
- S., «Aeronautica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 8, ano XLI, Lisboa, 1910, pp. 494 a 538.
- S., «Aeronautica naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 9, ano XLI, Lisboa, 1910, pp. 563 a 605.
- S., T., «Temas de aviação comercial», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LXXVIII, Lisboa, 1948, pp. 201 a 203.
- SANTOS, José Rodrigues dos, «A Escola Naval na formação dos aviadores», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXXV, Lisboa, 1945, pp. 193 a 197.
- SANTOS, Trindade dos, «Aviação Naval», *Revista da Armada*, vol. 6, ano VIII, Lisboa, 1978, pp. 15 a 21.
- SCOTT, Jeff, *Who Was the First to Fly*, <http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0159.shtml>, 2004, acedido a 7 février 2018.
- SCOTT, Jeff, *Who Was the First to Fly II*, <http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0172.shtml>, 2004, acedido a 8 février 2018.
- SILVA, Fernando Augusto Pereira da, «Alocução proferida pelo Capitão de Fragata Fernando Augusto Pereira da Silva, em 19 de Junho de 1922, na formatura do Corpo de Marinheiros da Armada, solenizando a travessia aeronáutica Lisboa-Rio de Janeiro, efectuada pelos oficiais de Marinha Portuguesa», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 181 a 185.
- SOARES, António Jorge Silva, «Aspecto geral do problema de navegação aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 3 e 4, ano LXXVI, Lisboa, 1946, pp. 145 a 169.
- SOARES, António Silva, «A Extinção da Aviação Naval», *Memórias da Academia de Marinha*, vol. 32, Lisboa, Academia de Marinha, 2002, pp. 169 a 184.
- SOUSA, Alfredo Botelho de, «O problema orgânico da força aérea», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LXXXII, Lisboa, 1952, pp. 177 a 181.
- SOUSA, Alfredo Botelho de, «Aviões de bombardeamento e aviões torpedeiros», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 5 e 6, ano LXII, Lisboa, 1932, pp. 215 a 222.
- SOUSA, Alfredo Botelho de, «Escuta aérea por meio de trompas acústicas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 e 2, ano LIX, Lisboa, 1928, pp. 97 a 102.
- SOUSA, Alfredo Botelho de, «A influência do poder aéreo na estratégia naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 7 a 12, ano LVIII, Lisboa, 1927, pp. 265 a 271.
- SOUSA, Alfredo Botelho de, «Aviação Naval», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LIV, Lisboa, 1923, pp. 40 a 44.
- STERLING, Yates, «O papel da aviação nas Armadas», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LVII, Lisboa, 1926, pp. 87 a 93.
- TADEU, Viriato, *Quando a marinha tinha asas... Anotações para a história da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984.

- TELES, Francisco Xavier da Silva, «A travessia aerea Lisboa-Brazil», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 1 a 3, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 107 a 111.
- TELES, Francisco Xavier da Silva, «Discurso proferido pelo sr. dr. Silva Telles», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. 4 a 6, ano LIII, Lisboa, 1922, pp. 145 a 164.
- TELO, António José, *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, vol. 1, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.
- VIANA, Paulo Luisello Teixeira, «O 25º aniversário da travessia aérea do Atlântico Sul», *Anais do Clube Militar Naval*, vol. nº esp., ano LXXXIX, Lisboa, 1959, pp. 113 a 119.
- YOON, Joe, Alberto Santos-Dumont,
<http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0189.shtml> , 2004, acedido a 7 février 2018.